



FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

Edificado Obsoleto e Novos Programas de Interesse Local

**PERMEABILIDADE NO ESPAÇO URBANO – PERCURSOS COMO MEIO
DE ARTICULAÇÃO LOCAL**

Andreia Inês Fernandes de Oliveira

(Licenciado)

Projecto para a obtenção do Grau de Mestre em
Arquitectura, com especialização em Planeamento Urbano e Gestão Territorial

Orientador Científico: Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Co-orientador Científico: Professor Doutor João Rafael Marques Santos

Júri:

Presidente:

Professor Doutor Jorge Manuel Fava Spencer

Vogais:

Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Professor Doutor João Rafael Marques Santos

Professora Doutora Maria Manuela Afonso da Fonte

Lisboa, FAUTL, Março, 2013

RESUMO

Inserido na zona ribeirinha de Lisboa, este projecto propõe, de acordo com os diversos instrumentos de gestão territorial, uma estratégia e um programa que promovam a ideia de continuidade da zona oriental da cidade.

Segundo o PROT AML (Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa), um dos principais objectivos a ser aplicado na gestão do território é ir de encontro à forte tendência do policentrismo na área em questão. A criação de uma rede de infra-estruturas (associada à comunicação e transporte) que evidencie a importância económica dos pólos urbanos, entre si e com o exterior possibilitando um crescente aumento de fluxos de pessoas, bens, informação, conhecimento e cultura.

Destaca-se da análise do PROT AML a referência a operações urbanas nas frentes ribeirinhas, promovendo a sua regeneração e a oferta de pontos de interesse. Por outro lado importa o tema abordado pelo PDM (Plano Director Municipal) de Lisboa, “Lisboa, Cidade de Bairros”, fundamentado pela reabilitação urbana, revitalização do comércio tradicional, valorização do ambiente e espaço público, bem como a qualificação dos equipamentos e dos serviços de proximidade.

A área em estudo evidencia-se pela existência de bairros degradados que reflectem o envelhecimento e declínio demográfico. A degradação dos edifícios, ou o seu completo abandono, atinge de igual modo armazéns e fábricas desactivadas. Sem menos importância é a riqueza do património, sendo de salientar a forte presença de palácios que hoje são utilizados como equipamentos ou serviços, mas que mantêm as suas características de referência destes espaços.

Os objectivos deste projecto passam por reestruturar o espaço público, atribuindo-lhe um carácter mais dinâmico, proporcionar novas vivências e melhores acessibilidades com base na reestruturação de acessos e meios de transporte adequados às necessidades locais e à sua relação com a cidade. Aliada a esta, a forte intenção de reabilitar edificado, atribuindo-lhe novos usos que destaquem esta zona do ponto de vista cultural, bem como do investimento empresarial.

PALAVRAS-CHAVE

Beato, permeabilidade, percursos, vivências, cultura.

ABSTRACT

Housed in the riverside area of Lisbon, this project proposes, according to the various instruments of territorial management, a strategy and a program to promote the continuity idea in the oriental zone of the city.

According to the Regional Plan for the Metropolitan Area of Lisbon, one of the main objectives to be applied in the management of the territory is to meet the strong tendency of polycentrism in the area in question. The creation of an infrastructure network (associated with communication and transportation) that highlights the economic importance of urban centers, among themselves and with the outside allowing an increasing flow of people, goods, information, knowledge and culture.

It stands out from the analysis of Regional Plan for the Metropolitan Area of Lisbon the reference to operations in urban riverfront, promoting regeneration and the offer of places of interest. On the other hand, it matters the subject addressed by the Municipal Master Plan of Lisbon, "Lisbon, City of Neighborhoods," based in the urban rehabilitation, revitalization of traditional commerce, enhance of the environment and public space, as well as the qualification of equipment and neighborhood services.

The study area is evidenced by the existence of slums that reflect aging and shrinking population. The degradation of buildings, or its complete abandonment, reaches equally disabled warehouses and factories. No less important is the wealth of heritage, emphasizing the strong presence of palaces that are now used as equipments or services, but that retain their characteristic with reference of these spaces.

The objectives of this project are to restructure the public space, giving it a more dynamic, providing new experiences and better accessibility based on the restructuring of access and transport appropriate to local needs and its relationship with the city. Allied to this, the strong intention to rehabilitate buildings, giving it new uses that highlight the area's cultural point of view, as well as the business investment.

KEYWORDS

Beato, permeability, paths, experiences, culture.

ÍNDICE

Resumo.....	iii
Palavras-Chave.....	iii
Abstract.....	iv
Keywords.....	iv
1 - Introdução.....	1
1.2 - Tema	1
1.2 - Objectivos	1
1.3 - Enquadramento do Tema	2
1.4 - Metodologia.....	2
2 - Permeabilidade, uma Mobilidade Sustentável	4
2.1 - Uma rede de transportes coesa.....	4
2.2 - Acessibilidade Local	6
2.3 - Casos de Referência	9
2.3.1 - Gran Via – Barcelona, Espanha.....	9
2.3.2 - High Line – Nova Iorque, EUA	11
2.3.3 - Prags Boulevard – Copenhaga, Dinamarca.....	12
3 - Reconversão de usos industriais	14
3.1 - O impacte do sector industrial.....	14
3.2 - Industrias Culturais e Criativas	16
3.3 - Casos de Referência	18
3.3.1 - Complexo Industrial de Sulzer-Areal – Winterthur, Suíça	18
3.3.2 - Olympic Sculpture Park – Seattle, EUA.....	20
3.3.3 - Plano Especial Fábrica Nova de Manresa – Manresa, Espanha	22
4 - Enquadramento histórico do Beato e Marvila.....	24
4.1 - Origens do Edificado Relevante.....	24
4.2 - Elementos Transformadores	24
4.3 - Vestígios de Um Passado Marcante.....	26
5 - Estratégias Para Uma Área Expectante	28
5.1 - PN POT – Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território ...	28
5.2 - PROTAML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa	29
5.3 - PDM de Lisboa – Plano Director Municipal de Lisboa	31

5.4 - DEMZRO - Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental.....	32
5.5 - PP da Matinha e PU de Braço de Prata - Plano de Pormenor da Matinha e Plano de Urbanização de Braço de Prata.....	34
6 - A Proposta.....	36
6.1 - Estratégia para a melhoria da mobilidade	36
6.1.1 - Consolidação da Rede de Transportes Colectivos.....	36
6.1.2 - Conectividade Local	38
6.2 - Reabilitação e Novas Dinâmicas	41
6.3 - Áreas e Sistema Perequativo.....	43
7 - Conclusão.....	45
Bibliografia	46
Anexos	48
Anexos 1 - Esquissos	48
Anexos 2 – Maquete.....	51
Anexos 3 – Paineis	52

ÍNDICE DE FIGURAS

FIG. 1 - VISTA SOBRE A <i>GRAN VIA</i>	9
FIG. 2 - CORTE TRANSVERSAL DA <i>GRAN VIA</i>	10
FIG. 3 - EVOLUÇÃO DA <i>HIGH LINE</i> (EM FUNCIONAMENTO; INACTIVA; CONVERTIDA EM ESPAÇO PÚBLICO), NOVA IORQUE	11
FIG. 4 – <i>HIGH LINE</i> , NOVA IORQUE	12
FIG. 5 – <i>PRAGS BOULEVARD</i> , COPENHAGA	12
FIG. 6 - COMPLEXO INDUSTRIAL DE <i>SULZER-AREAL</i> , WINTERTHUR.....	18
FIG. 7 - PLANTA GERAL DO COMPLEXO INDUSTRIAL DE <i>SULZER-AREAL</i>	19
FIG. 8 - VISTA GERAL DO <i>OLYMPIC SCULPTURE PARK</i> , SEATTLE	20
FIG. 9 - <i>OLYMPIC SCULPTURE PARK</i> , SEATTLE.....	21
FIG. 10 - FÁBRICA NOVA DE MANRESA ANTES DO PLANO.....	22
FIG. 11 – PLANTA GERAL PLANO ESPECIAL FÁBRICA NOVA DE MANRESA.....	23
FIG. 12 PLANTA DE ENQUADRAMENTO DO PLANO DE PORMENOR DA MATINHA E PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BRAÇO DE PRATA	34
FIG. 13 – ESQUEMA DE VIAS	37
FIG. 14 - PRINCIPAIS LIGAÇÕES PEDONAIS	39
FIG. 15 - QUADRO DE ÁREAS POR USOS.....	43
FIG. 16 - QUADRO BASE DO SISTEMA PEREQUATIVO UTILIZADO	44
FIG. 17 – QUADRO DE CUSTOS E RECEITAS.....	44

1 - INTRODUÇÃO

1.2 - TEMA

O tema *Permeabilidade no Espaço Urbano* insere-se no âmbito do programa LL: Unit – Lisbon & London Urban Design Studio 2010/11 - *Áreas Disponíveis Para Desenvolvimento E Programas De Interesse Local*, e comporta a proposta que visa a reabilitação do espaço como meio de potenciar a sua capacidade de atractividade a novas actividades e vivências.

1.2 - OBJECTIVOS

O objectivo principal deste Projecto Final de Mestrado é desenvolver um conjunto de meios que possam contribuir para a regeneração de um espaço urbano como a zona do Beato. Esta área é caracterizada pela forte presença industrial, a proximidade com o rio, o confronto de diferentes malhas e a quebra gerada por infra-estruturas, tendo como exemplo a linha férrea.

O desenvolvimento deste trabalho assenta numa metodologia que aborda o exemplo de casos reais como forma de solucionar problemas de requalificação e reconversão, de espaços públicos e de edifícios, com base nos interesses actuais da sociedade.

Neste sentido são enunciados objectivos gerais que servem de directrizes ao desenvolvimento do trabalho:

- Qualificar uma área bastante marcada por diferentes períodos históricos. Construir a partir destes elementos uma imagem atractiva que promova o investimento económico e como consequência novas formas de viver este espaço;
- Através da reestruturação da rede de mobilidade, desenvolver a área de estudo num contexto de continuidade alargado à cidade;
- Construir uma imagem em torno da memória (património), das vivências urbanas dos bairros da cidade e do Tejo, com a introdução de novos usos capazes de gerar atractividade;
- Equilibrar as variáveis oferta/procura nas suas diversas componentes: equipamentos, serviços, superfície comercial, habitação, espaços públicos.

1.3 - ENQUADRAMENTO DO TEMA

A proposta que se pretende desenvolver incide na zona oriental da cidade de Lisboa, mais propriamente na área do Beato e Marvila.

Trata-se de uma zona caracterizada por uma diversidade de malhas consequentes de diferentes períodos de ocupação, que deram origem a distintas vivências. Bastante marcada pela presença de conventos, palácios e posteriormente por fábricas, estes elementos são os que melhor caracterizam o local. A sua presença, a par com importantes infra-estruturas como a linha férrea e o porto de Lisboa, condicionam a fluidez de quem vive este espaço.

Actualmente são vários os planos aprovados para a requalificação desta frente ribeirinha, a fim de integrá-la num contexto alargado à cidade com a melhoria de acessos e oferta de serviços e equipamentos.

Neste sentido, a par com os objectivos traçados pelos IGT (Instrumentos de Gestão Territorial) em vigor, esta proposta de intervenção incide sobre a permeabilidade do espaço público. Esta intenção desencadeia um conjunto de intervenções que actuam a nível da acessibilidade, mas também com a dinamização que se pretende introduzir neste espaço. Através da reconversão de áreas industriais em novas actividades culturais, gerando atractividade na zona do Beato.

1.4 - METODOLOGIA

O desenvolvimento deste projecto final de mestrado procura contextualizar e expor as opções tomadas ao longo da elaboração do projecto de intervenção.

Com início na análise do local (através do contacto com o espaço, levantamento e contextualização histórica) foi possível direccionar este trabalho no sentido da requalificação, debruçando-se o tema sobre a permeabilidade no espaço urbano.

A fraca articulação do espaço com os meios de transporte, as condicionantes físicas que perturbam a fluidez das deslocações pedonais e o grande número de edifícios devolutos conduziram a proposta através dos conceitos de mobilidade e reconversão de usos de edificado industrial. Para uma melhor caracterização destes conceitos são apresentados casos de referência com pontos em comum com a zona de estudo.

Na sequência desta abordagem, é feita uma análise aos diferentes IGT e documentos nos quais surge contemplada de um modo geral a cidade de Lisboa e a frente ribeirinha oriental, e mais especificamente a zona do Beato. Destes são retiradas as principais directrizes que sustentam as opções tomadas na concretização do projecto final.

A partir do enquadramento histórico são evidenciados elementos que dizem respeito à identidade do lugar e que vão de encontro à linha que se pretende traçar entre os conceitos e formas de concretização.

Após esta exposição é apresentada a proposta desenvolvida, nos seus diferentes âmbitos, e as principais conclusões extraídas da abordagem de modo a responder às questões iniciais.

2 - PERMEABILIDADE, UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Neste capítulo, procura-se compreender a importância da mobilidade para a requalificação de espaços urbanos e de que modo a promoção de diversos factores, a par com a criação de acessos, proporciona novas dinâmicas de atractividade.

2.1 - UMA REDE DE TRANSPORTES COESA

Com importância global para a mobilidade, os meios de transporte (público e privado) e infra-estruturas ditam a qualidade de vida que as cidades oferecem.

O desenvolvimento urbano, consequência do aumento de população que habita e trabalha nas cidades e áreas suburbanas, possibilitou traçar uma rede de mobilidade. Variando de cidade para cidade e com a capacidade de investimento, estas redes foram implementadas de forma mais ou menos desenvolvida. No geral, as infra-estruturas vieram para responder às necessidades imediatas. Esta questão torna-se evidente quando se observam os transportes colectivos, verificando um desajuste entre a oferta e a procura, um dos factores deste desajuste é o excesso de pessoas que optam pela utilização do automóvel, como meio de deslocação principal e quase exclusiva.

A mobilidade tornou-se mais complexa e exige cada vez mais eficácia das intervenções e das medidas que se traçam, pela natureza da cidade de hoje que é constituída por diversos centros urbanos, onde a conectividade entre si e com o exterior é vital.

Tal como Richard Rogers (2005) pretende demonstrar no seu relatório *Towards a Strong Urban Renaissance*, o desenvolvimento da acessibilidade está directamente relacionado com o planeamento do transporte público e infra-estruturas que o suportam no presente e na sua fácil adequação no futuro. Prevendo vários cenários e gerindo a capacidade de se ajustar à quantidade e qualidade dos diferentes meios de transporte público. Segundo o mesmo autor, um sistema de transporte eficiente deve conectar diferentes pontos da cidade, permitindo a fluidez e o conforto nas deslocações e na transição de meios de transporte. Podendo conectar os vários centros de uma cidade e ao mesmo tempo contribuir, com a eficiência deste serviço, para a afirmação de outros espaços em desenvolvimento. Com o intuito máximo de Tomar uma boa rede de transportes como um importante meio de tornar a cidade atractiva nas vertentes que esta contempla (habitação, trabalho e lazer).

A preocupação nesta matéria não se resume à melhoria da mobilidade, esta estende-se por diversos âmbitos que passam pela preocupação ambiental, pelo incentivo à utilização de meios alternativos ao automóvel e pela forte contribuição no desenvolvimento económico.

O *Livro Branco*, desenvolvido pela Comissão Europeia para promover a sustentabilidade dos transportes, desenvolve uma série de objectivos e medidas que importa referir neste contexto dos transportes públicos colectivos.

A nível ambiental, é de reforçar as metas traçadas por este documento, cujo objectivo é diminuir em 20% as emissões de Gases de Efeito Estufa até 2030, com o intuito de implementar novas tecnologias de modo a “ (...) tirar maior partido de uma infra-estrutura moderna e diminuir o seu impacto negativo no ambiente e em bens naturais fundamentais, como a água, o solo e os ecossistemas” (Comissão Europeia, 2011, p. 6). Apesar de este objectivo ter um impacto maior quando se trata de transportes de longa distância, a implementação de fontes de energia mais ecológicas concretiza-se com mais facilidade nas deslocações do tipo urbano e suburbano.

A intenção de privilegiar a utilização do comboio, autocarro, eléctrico, metro e barco, desencadeia-se na rede que cobre o território e nos meios de articulação entre os diferentes meios. Afirmar os espaços multimodais como forma de melhorar significativamente a mobilidade, a par com o aumento de “ (...) densidade e frequência do serviço, criando assim um círculo virtuoso favorável aos transportes públicos” (Comissão Europeia, 2011, p. 9). A nível dos transportes colectivos importa a variedade e as plataformas que se conectam com o local, tal como diz a afirmação: “Os cidadãos não utilizam necessariamente sempre os mesmos modos de transporte para as mesmas deslocações. Desejam, nesta matéria, dispor de uma escolha (...) ” (Ascher, 2010, p. 140), assumindo a intermodalidade uma grande importância. É cada vez mais difícil ter um único meio de transporte a possibilitar a deslocação da origem ao destino, disponibilizando a referida escolha.

De nível inferior estão os trajectos específicos que carecem de um serviço especializado, onde é importante promover a utilização de veículos, normalmente rodoviários, de dimensões mais reduzidas.

É igualmente relevante, quando se fala de distâncias curtas, nomear a deslocação a pé ou de bicicleta como alternativas ao automóvel ou mesmo aos transportes públicos. Contemplar este meio de transporte, é tornar a cidade mais

atractiva, com potencial para um enriquecimento ambiental, oferecendo melhores condições de autonomia às pessoas através de meios de deslocação que não têm um custo significativo associado. Esta tendência tem estado mais presente nas cidades europeias, e principalmente em Portugal, com intervenções a nível de ciclovias adequadas ou a devida sinalização quando possível em vias rodoviárias, com ligações aos principais centros. Estando no presente os autocarros e comboios de transporte colectivo, entre outros, a adaptar-se ao transporte de bicicletas.

Ao promover o desenvolvimento dos transportes colectivos e estruturas de apoio, procura-se oferecer alternativas ao uso exclusivo do automóvel, sendo que a sua utilização deve ser contemplada quando este faz parte do acesso às estações. A presença de parques de estacionamento nos diferentes espaços intermodais deve ser parte fundamental, mas de utilização restrita.

Estas medidas de intervenção visam um sistema de transportes mais eficiente, do ponto de vista energético e ambiental, criando uma mobilidade sustentável ao ponto de reduzir de forma significativa a utilização do automóvel na cidade.

2.2 - ACESSIBILIDADE LOCAL

Com base no estudo desenvolvido em Antuérpia, Secchi e Viganò (2009), são as pequenas redes, aparentemente com pouca importância, que mais vitalizam a cidade. Estas criam meios e condições com diversos propósitos, não apenas com intenção de ligar dois pontos, mas sobretudo para assumir um papel muitas vezes estratégico no planeamento.

A estas redes, incidentes à escala local, importam um conjunto de questões que determinam a sua sustentabilidade. Esta é proporcionada pela qualidade do desenho urbano e pela capacidade de gerar dinâmicas que valorizam o lugar.

O objectivo primordial da permeabilidade, no contexto deste trabalho, é proporcionar uma relação de qualidade entre o espaço físico, do existente e daquele que se propõe, e de quem o utiliza, nos mais diversos modos.

Este conceito é apresentado como veículo transformador do espaço que se pretende qualificar, procurando fomentar o combate à segregação que tem vindo a ser agravada ao longo do tempo com a degradação ou abandono de espaços.

Ao analisar o fragmento da cidade em estudo, é notória a falta de comunicação entre as malhas consolidadas que compõem a zona do Beato, Marvila, Braço de Prata e Chelas. Muito se deve ao facto da pouca preocupação com os espaços públicos aquando do seu desenho, revelado pela sua configuração. Trata-se de uma zona cujas primeiras ocupações se dedicavam ao cultivo aliado à presença de conventos, que mais tarde foram “invadidos” pela ocupação de fábricas e bairros operários associados a muitas destas instalações no seu todo. O declínio desta actividade deixa marca não só no abandono de muitos edifícios, mas também se reflecte numa população envelhecida.

Perante este cenário, de falta de comunicação física e social, cabe ao planeamento urbano definir planos de acção que tenham em vista um desenvolvimento sustentável, com base na qualidade ambiental, coesão social e um crescimento económico, envolvidos numa atitude pragmática que procura resolver os problemas mais relevantes no imediato ou futuro próximo, tal como defendem Secchi e Viganò (2009).

A centralidade, que se pretende criar nesta proposta, obriga a colocar em causa não apenas a introdução de novos usos capazes de lhe conferir essa característica, mas desenvolver uma forte rede de acessibilidade capaz de, em primeiro lugar, servir de modo adequado e confortável a área em questão e, em segundo, proporcionar conexões com a restante cidade.

A regeneração urbana deve incidir significativamente nas diversas formas de habitação, principalmente em antigos bairros operários ou de vertente social que apresentem problemas de estado de conservação dos edifícios ou mesmo da qualidade do espaço público. Para além da reabilitação evidente a nível construtivo, a intervenção em espaços deste tipo torna-se mais complexa quando se pretende alterar hábitos já enraizados.

No sentido de ir de encontro aos objectivos que são traçados para o futuro, pretende-se profundas alterações nestes aglomerados habitacionais, bairros sociais e operários. A requalificação destes espaços deve conduzir a transformações na tipologia e dimensões, de modo a dinamizar estes espaços. A variedade de oferta que surge neste tipo de intervenção pretende gerar novas vivências a estes espaços.

O incentivo à instalação de comércio local, quando possível associado a uma vertente cultural, proporcionam um envolvimento maior e melhor com os seus habitantes, mas também uma nova relação com o próprio local. Este tipo de espaços servem para criar relações mais próximas entre as pessoas, seja por habitarem em determinado bairro ou por se deslocarem até ao mesmo com o intuito de procurarem o que este tem para oferecer. Cabe aos pequenos núcleos urbanos desencadear estas interações entre o espaço físico e a mistura social, de classes e etnias. Segundo Rogers (2005), são essas dinâmicas que conduzem à vitalidade dos bairros, conferindo-lhes o sentido de segurança e agradabilidade.

O espaço público, a par com as estratégias para o domínio da habitação e comércio, determina e promove a integração social. Para Richard Rogers (2005) a sustentabilidade de pequenos núcleos advém da qualidade das redes de conectividade, da inclusão social, bem como da qualidade e interação entre o espaço público e privado.

Compete à acessibilidade conectar todos estes pequenos espaços, ao vencer barreiras, sejam elas físicas ou psicológicas (por exemplo a insegurança), evidenciando a riqueza histórica e potencial cultural com base na implementação de uma rede que assuma uma postura estratégica. Na abordagem que se pretende desenvolver a nível local é fundamental a forma como se lidam com as já referidas barreiras físicas, preservando a identidade do lugar através de novas formas de o viver.

Na análise à área estudo é notória a diversidade de malhas urbanas, que poderiam constituir uma mais-valia, mas o facto de não se conectarem devidamente influenciam não só a mobilidade, mas também as relações sociais. São vários os elementos que conduzem à segregação do espaço urbano, dando origem a diversos núcleos que, mesmo próximos no espaço, não se relacionam e conduzem a zonas de conflito. A difícil, ou impossível reconfiguração de infra-estruturas ou edificado, levam à adopção de diferentes soluções para que tais elementos deixem de ser obstáculos.

Nasce deste conceito a vontade de invadir espaços de diferentes morfologias, numa atitude que pretende dar novos pontos de contacto entre a população de diferentes bairros, e impulsionar interesse na visita desta área. Criando uma rede “secundária” que contagia o espaço e é sustentada pela recuperação de pátios e logradouros dando-lhes uma nova utilidade. O mesmo acontece com os edifícios industriais, estando as fábricas inactivas e prevista a conversão do seu uso, a envolvente é tratada como continuidade do espaço público que se pretendem

desenvolver. Está subjacente a relação que estas conexões intentam introduzir e complementar com as estações, comércio, serviços e equipamentos, com os próprios bairros e com uma rede de mobilidade superior. Tal como Jacobs (2000) refere, a funcionalidade dos bairros ou aquela que se pretende criar, não deve interferir na mobilidade, devendo estas relacionarem-se com o tecido urbano que as envolve, permitindo a fluidez da circulação.

A preocupação vai além das questões económicas e sociais, ao abordar o domínio do ambiente como já foi anteriormente referido. Nesse sentido importa a qualidade do espaço público que privilegia o peão ao mesmo tempo que as vias se adaptam e favorecem a sua utilização. Estas intervenções reflectem-se na melhoria da mobilidade, tornando as cidades capazes de suportar a sua diversidade de usos e múltiplos centros, especializando redes alternativas e sustentáveis.

2.3 - CASOS DE REFERÊNCIA

2.3.1 - GRAN VIA – BARCELONA, ESPANHA

DESENVOLVIDO POR: ARRIOLA & FIOL ARQUITECTES



Fig. 1 - Vista sobre a *Gran Via*

O impacte sonoro que esta auto-estrada tinha sobre os bairros, que ao longo de 2,5 km acompanhavam esta infra-estrutura, levaram a adoptar uma estratégia que

pudesse diminuir significativamente as perturbações causadas. Traduzido numa intervenção que para além de minimizar os efeitos causados pelo tráfego intenso, procura colmatar a falta de espaços públicos de que estas áreas habitacionais careciam. Ao mesmo tempo que vence a segregação evidenciada pela presença desta via rápida que era tomada como barreira espacial, impedindo a conectividade entre os bairros.

A intervenção vem transformar este eixo em algo semelhante a uma avenida urbana, numa melhoria paisagística mas também com o objectivo de quebrar com a ruptura que este cria no tecido urbano.

Assim são criados dois níveis sobrepostos, um inferior dedicado ao tráfego de maior velocidade e acima deste desenvolve-se o espaço público e os acessos de tráfego local que se ramifica em dois, de cada lado das plataformas. A área criada entre ambas as plataformas é reservada a estacionamento e à circulação do metro.

Ao longo destas plataformas desenvolvem-se percursos pedestres e ciclovias que culminam em praças públicas e outros espaços que promovem a interação social e actividades de lazer. Traduzidos em áreas distintas projectadas para usos variados, para além de ser mantido o contacto entre ambas as plataformas com passagens superiores.

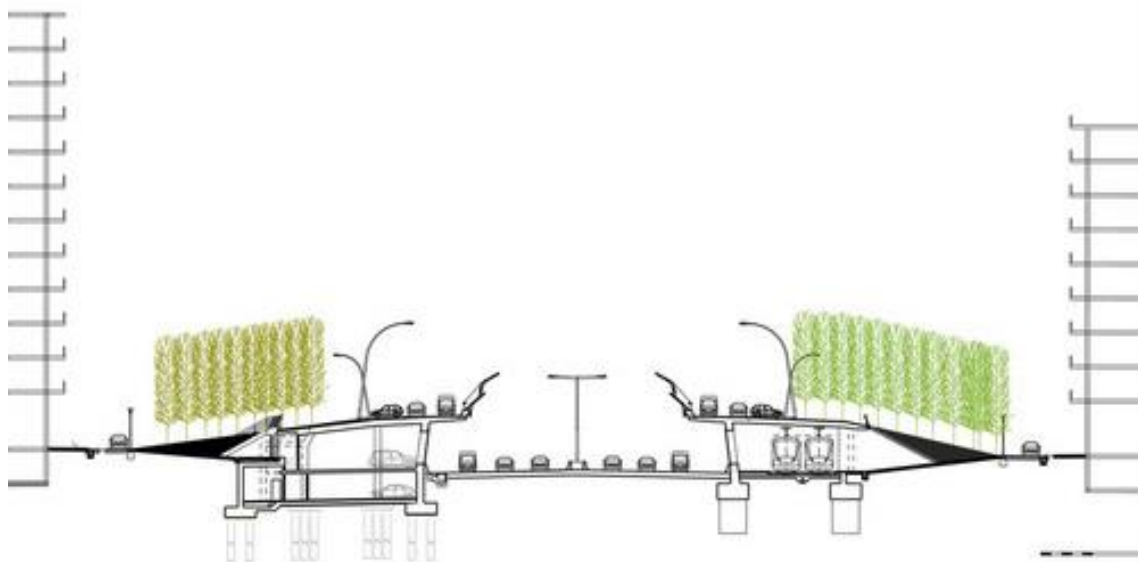


Fig. 2 - Corte Transversal da *G.Ran Via*

2.3.2 - HIGH LINE – NOVA IORQUE, EUA

DESENVOLVIDO POR: JAMES CORNER FIELD OPERATIONS, DILLER SCOFIDIO + RENFRO E PIET OUDOLF.

A High Line surge em 1929 como forma autonomizar a linha de caminho-de-ferro, eliminando o conflito que existia entre esta e o tráfego rodoviário. Para além do transporte de passageiros, este sistema proporcionava conexões directas com algumas das mais importantes fábricas da cidade.

A queda gradual da utilização do comboio a favor do transporte rodoviário conduz à desactivação desta infra-estrutura na década de 1980. É então iniciada uma discussão quanto ao seu futuro, onde prevalece a ideia de reabilitação na forma de espaço público.

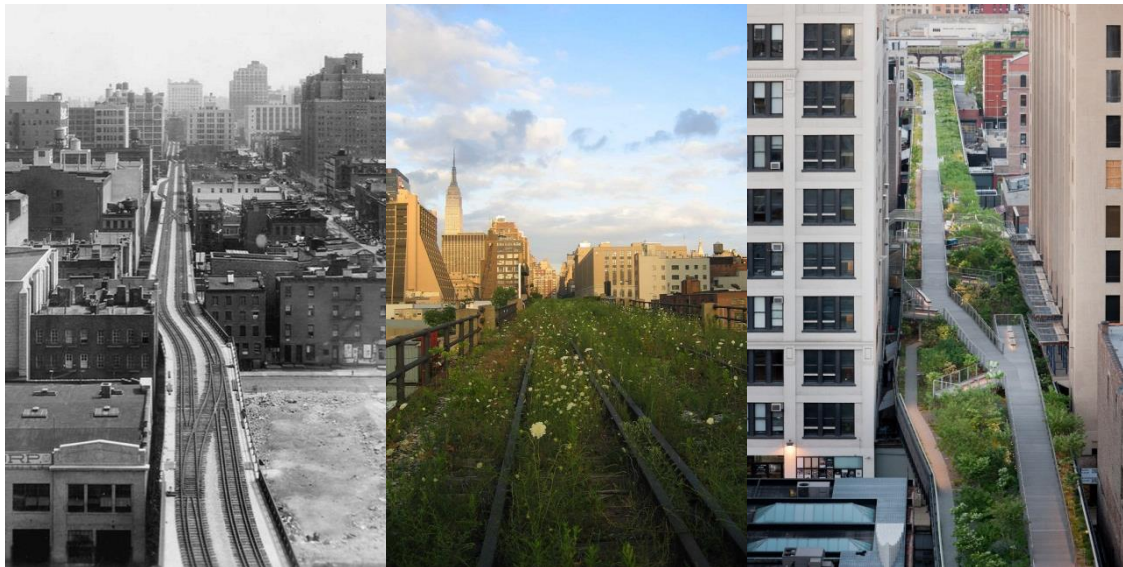


Fig. 3 - Evolução da *High Line* (Em funcionamento; Inactiva; Convertida em espaço público), Nova Iorque

A intervenção inicia-se em 2006 de forma gradual, por secções que vão completando o percurso. Estas são compostas por um percurso contínuo onde foi feito o reaproveitamento de algum do material que fazia parte da antiga linha de comboio e mesmo por alguns troços como elementos simbólicos da história deste espaço.

O carácter de lazer deste parque é revelado pelos diversos espaços verdes que o compõem e pelos vários pontos de paragem direccionados para a contemplação da paisagem envolvente. O diálogo com a cidade estende-se à importância que esta infra-estrutura ainda tem sobre a mobilidade. Hoje dedicada à fácil mobilidade do peão, preserva a sua segurança e conforto ao ser evitado o contacto com o

automóvel.



Fig. 4 – High Line, Nova Iorque

Trata-se uma infra-estrutura que tem um grande impacto espacial na cidade e a sua reabilitação tira proveito da sua forma e intenção inicial para promover não só meios de deslocação alternativos ao automóvel, mas também proporcionar um espaço livre de obstáculos em plena malha urbana. Do ponto de vista da permeabilidade, esta solução procura criar várias ligações com o espaço adjacente de modo a garantir várias ligações com a sua área de influência.

2.3.3 - PRAGS BOULEVARD – COPENHAGA, DINAMARCA

DESENVOLVIDO POR: KRISTINE JENSENS TEGNESTUE



Fig. 5 – Prags Boulevard, Copenhagen

Esta estrutura que dá forma a um percurso pedonal com cerca de 2km de extensão, surge inserido no objectivo de desenvolver uma estrutura verde na cidade de Copenhagen numa zona fortemente marcada pela presença industrial e de diversos bairros, onde o fraco tratamento do espaço público reflecte-se na insegurança.

A intervenção actua levemente, mas de forma incisiva em pontos-chave que estimulam as vivências locais. Não perturbando a circulação automóvel, é desenvolvido ao longo deste eixo algo que se assemelha a um jardim dedicado a diversas actividades desportivas e de lazer, cuja intenção de permeabilidade está intrínseca nas formas como comunica com o espaço envolvente.

Para além de campo desportivo e de um ringue de patinagem, existe um espaço multifuncional em forma de anfiteatro, estando pontuado por espaços de descanso. É sobretudo através da variação e tratamento de pavimentos que se limitam e definem as áreas de actividades dispostas ao longo do percurso de modo a permitir o acesso a todos os residentes.

3 - RECONVERSÃO DE USOS INDUSTRIAIS

A vertente cultural de equipamentos e outros serviços é hoje encarada como tendo um forte potencial para gerar emprego e atrair o regresso das pessoas à cidade na procura de habitação. Para além de postos de trabalho, esta intensifica o carácter de lazer que muitos lugares possuem, seja pela paisagem que privilegiam ou pelos edifícios característicos.

Ao longo da Frente Ribeirinha Oriental, são vários os vestígios que tornam esta zona da cidade singular. Da forte presença industrial ao longo do séc. XIX e XX resultam fábricas e armazéns, muitos sem qualquer utilização no presente estando mesmo em estado devoluto.

Assim torna-se relevante explorar o potencial destes edifícios e de que modo podem desempenhar um papel que estimule o desenvolvimento local.

3.1 - O IMPACTE DO SECTOR INDUSTRIAL

A indústria constitui um testemunho que ao longo dos anos evoluiu e contribuiu para moldar o espaço em redor. Interessa neste capítulo explorar a “vida” destes edifícios quando abandonam o uso para o qual foram construídos, de que modo se podem valer da sua localização e das suas características para fazer jus à importância que tiveram para o crescimento económico e social.

A este sector estão relacionados o surgimento de aglomerados que contribuíram para a composição e crescimento das grandes cidades. Com a introdução de infra-estruturas e meios de transportes adequados, foi possível desenvolver economias externas que fortaleceram muitas fábricas. O facto de se localizarem nas cidades permitia para além de uma melhor acessibilidade, um contacto mais directo com diversos serviços necessários ao seu bom funcionamento, como bancos e escritórios.

Muito do desenvolvimento urbano em redor dos espaços industriais nas cidades, deve-se aos trabalhadores que ali se fixam e da economia que provém destes. Esta situação é benéfica para as fábricas que tem os seus operários perto das instalações, mas também para os diversos organismos que se criam para servir esta

nova classe, nomeadamente na esfera do alojamento, saúde, educação, bem como dos transportes.

A situação privilegiada num importante centro urbano conduz a relevantes alterações no contexto fabril: “ (...) os custos do terreno e de congestionamento, alterações no processo produtivo (...) e a necessidade de grandes áreas e de um ambiente com uma certa qualidade paisagística (...)” (Salgueiro, 1999, p. 262), são algumas questões que obrigam a uma nova estratégia, de modo a evitar os elevados custos que a localização privilegiada compreende. Assim assiste-se a uma diminuição progressiva da presença de fábricas nas grandes cidades, que conduz na maioria das vezes ao abandono de espaços que no imediato não aparentam ter qualquer outra utilização. Mas estes ao longo do tempo adquirem valor acabando muitos por serem considerados património.

Para além do significado histórico, este património industrial atinge no presente um nível cultural, distinção que se associa“ (...) às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação (...) (Tagil, 2003, p. 4), mas também às pessoas e à influência que tiveram no espaço urbano.

Excluindo casos pontuais, a presença industrial nas cidades resume-se a “ (...) unidades de pequena dimensão, tipo oficinas, por vezes associadas a estabelecimentos comerciais (confeccões, reparação, embalagens), que fabricam produtos raros e de alto valor (...)” (Salgueiro, 1999, p. 279).

A evolução da indústria nas cidades passou da importância na manufactura, para uma regeneração de conhecimento através da criatividade e da inovação. As grandes cidades passam a ter uma enorme importância a nível da investigação e prestação de serviços, sendo este comportamento acentuado quando se assiste à deslocação das fábricas para a periferia ou qualquer outra cidade de menor dimensão.

O forte potencial destes edifícios, na recuperação do seu uso original ou adequação de novos, conduz a uma intenção de requalificação de modo a combater as consequências do seu actual estado.

3.2 - INDUSTRIAS CULTURAIS E CRIATIVAS

Na exposição que Richard Rogers (2005) faz sobre a revitalização dos centros urbanos, aborda a preocupação que deve existir na reabilitação do edificado como vantagem em relação ao investimento de nova construção. Sendo importante preservar os espaços livres, como as zonas verdes, e procurar soluções adequadas para edifícios que estão em desuso.

Estão em causa, na proposta de intervenção apresentada neste trabalho, os meios que mais se adequam para promover a reabilitação, especificamente no caso dos edifícios industriais e armazéns.

Os edifícios industriais, e os seus espaços adjacentes, que se encontram inactivos revelam um grande potencial para acolher novos usos. Reunindo capacidades para desenvolver um programa que tenha em vista a regeneração da economia local. Esta regeneração passa por direccionar usos capazes de contrair receita de modo a poder assegurar a conservação do património, mas também propiciar um desenvolvimento sustentado, que começa precisamente com a reutilização de massa edificada que se encontra sem qualquer uso no presente.

A Comissão Europeia, através do *Livro Verde - Realizar o potencial das indústrias culturais e criativas* (2010), apresenta um conjunto de medidas que vão no sentido de enquadrar este tema nas novas tecnologias e globalização, no qual se pretende que as fábricas sejam substituídas por comunidades criativas, cujos principais objectivos sejam conceber, criar e inovar.

As indústrias culturais e criativas surgem como resposta à gestão de recursos necessária para proporcionar um sentido de sustentabilidade. Esta preocupação passa pelo reaproveitamento de edifícios e reunir no mesmo espaço diversas áreas de conhecimento.

Está implícita a valorização do carácter distintivo do lugar, através do património artístico e monumental, que deve funcionar como meio de gerar atractividade apoiado nas diversas actividades propostas. Trata-se de uma nova cultura empresarial que tem associada a intenção de envolver a população nas suas actividades, ao criar experiências sociais capazes de gerar um crescimento económico.

A forma como estas expressões se vinculam com a cultura do lugar, proporcionam um forte impacto na vertente do turismo e do ensino.

No que diz respeito ao turismo, importam os costumes e elementos marcantes, mais propriamente os edifícios de diferentes períodos históricos, como os palácios, conventos e fábricas. Em relação à abordagem deste trabalho importa referir a importância do turismo industrial, referido por Preite (2010), como forma de reutilizar este tipo de edifícios. Através da preservação do seu uso ou atribuindo-lhe um novo, o autor classifica-o em quatro categorias:

- **Museus**, voltado para a história de um sector industrial específico, através de vestígios referentes à sua actividade;

- **Empresas**, no sentido em que estas estão disponíveis para mostrar métodos de produção e os seus produtos finais. Claramente como uma estratégia de marketing, esta opção é observada em empresas e fábricas de forma a promover a sua marca, mas também o próprio espaço onde estão localizadas;

- **Património industrial em desuso**, seja este património abandonado ou reconvertido num outro uso, o edifício é um dos elementos mais importantes e que melhor traduz a história de antigas fábricas;

- **Paisagem Pós-Industrial**, o interesse reside na sua dimensão espacial, na composição originada pelos diversos elementos contrutivos que foram surgindo e o impacto que tiveram nas transformações da paisagem natural.

O propósito inovador da ocupação dos edifícios industriais, estende-se pela preservação do património e por lhe atribuir funções adequadas ao presente.

Em relação à qualificação da população, esta surge “através de parcerias com o ensino, as indústrias culturais e criativas também podem desempenhar um papel importante (...)” (Comissão Europeia, 2010, p. 3) no desenvolvimento de aptidões.

Uma “ (...) colaboração mais intensa entre as artes e as instituições académicas e científicas bem como as iniciativas público-privadas para apoiar as experiências artísticas” (Comissão Europeia, 2010, p. 9), mas também a participação de áreas profissionais que surgem em paralelo no desenvolvimento cultural e da

inovação. Esta combinação de competências permite ao mesmo tempo abranger vários níveis de ensino e diversificar a oferta. Permitindo reforçar a vertente de investigação e o desenvolvimento a nível das empresas e das escolas.

Importa a estas entidades o seu alcance de atractividade, gerado pela sua relação com os diversos níveis de conectividade. O espaço público que surge associado à criação destes pólos de indústrias culturais e criativas permite o desenvolvimento de melhores acessos locais e a redes de transportes colectivos.

3.3 - CASOS DE REFERÊNCIA

3.3.1 - COMPLEXO INDUSTRIAL DE SULZER-AREAL – WINTERTHUR, SUÍÇA

DESENVOLVIDO POR: VETSCHPARTNER LANDSCAPE ARCHITECTURE



Fig. 6 - Complexo Industrial de *Sulzer-Areal*, Winterthur

Testemunha do auge do período industrial é este complexo cujas instalações no seu total ocupam cerca de 16ha de superfície em plena cidade de Winterthur. O seu declínio foi iniciado com a expulsão da indústria pesada do centro da cidade, tendo sido apresentadas várias propostas para esta massa edificada, incluindo a demolição que acabou por ser descartada a favor da ocupação de pequenas empresas tecnológicas e outras indústrias limpas.

Esta solução provisória manteve-se durante os anos 90, acabando igualmente por se extinguir. Já no séc. XIX se iniciou o tratamento do espaço que envolve os vários edifícios, permitindo a gradual consolidação do complexo para mais tarde serem introduzidos novos usos, além de ser estabelecida uma nova rede de acessibilidade que comunica com a cidade.

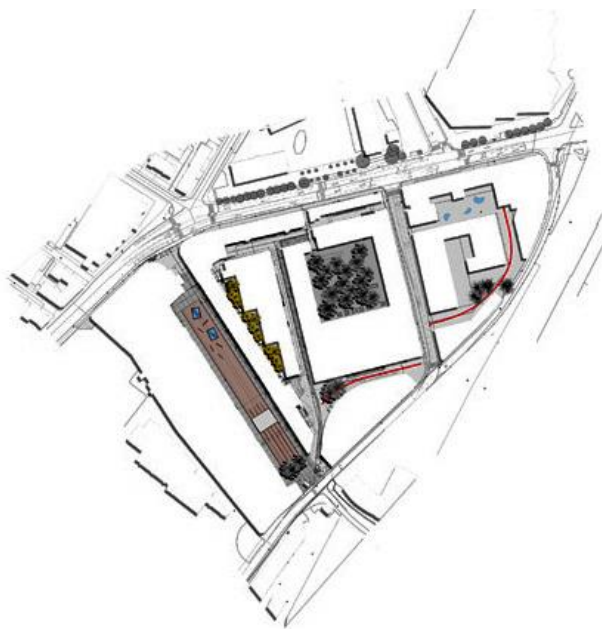


Fig. 7 - Planta Geral do Complexo Industrial de *Sulzer-Areal*

O tratamento dado permite fundir este complexo com a envolvente, numa atitude que respeita a memória e promove a utilização do espaço público. Este assume diferentes tratamentos, com variação de pavimentos, de mobiliário urbano e a criação de espelhos de água que reflectem os edifícios, proporcionando diferentes experiências na sua utilização.

A flexibilidade do edificado, com grandes áreas livres, permite a coexistência de diversos usos. O plano identifica a oferta residencial, bem como de superfícies comerciais e equipamentos culturais.

O processo de conversão é feito de forma subtil, com a libertação de espaço público que não deteriora a imagem do passado, mas sim valoriza-o pela sua capacidade de renovação.

3.3.2 - OLYMPIC SCULPTURE PARK – SEATTLE, EUA

DESENVOLVIDO POR: WEISS/MANFREDI ARCHITECTS E CHARLES ANDERSON LANDSCAPE ARCHITECTURE

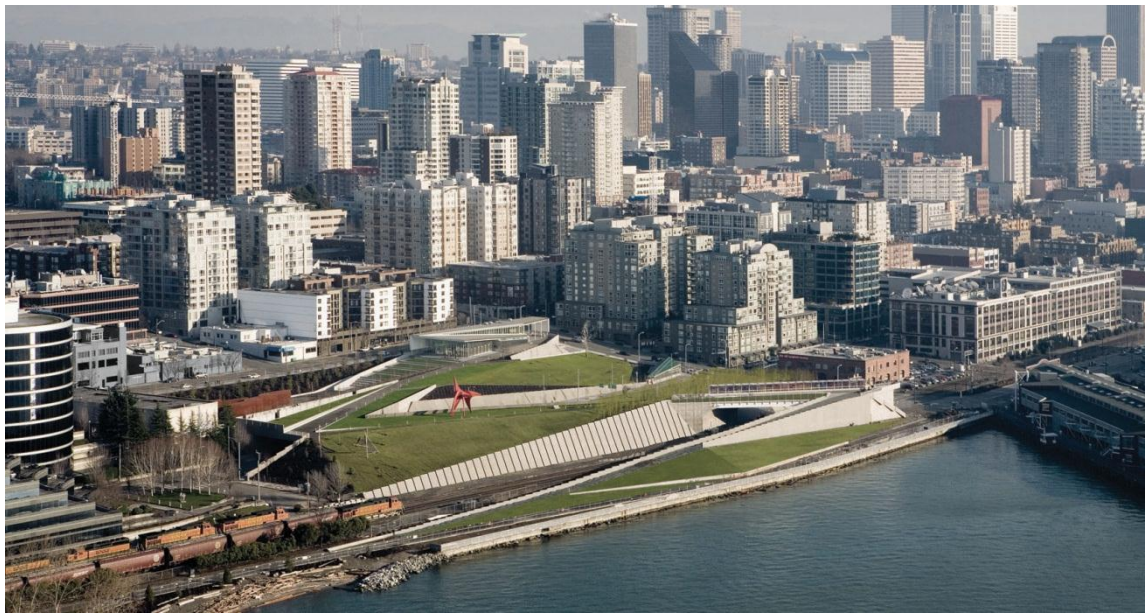


Fig. 8 - Vista Geral do *Olympic Sculpture Park*, Seattle

A escolha deste projecto serve de transição entre os conceitos de permeabilidade e de indústrias culturais. Em relação a este último não pela apropriação de um edifício já existente, mas pela intervenção num espaço onde anteriormente se desenvolviam actividades industriais.

Este parque encontra-se numa zona que já foi ocupada por actividades ligadas ao petróleo e ao gás, tendo estas sido desactivas na década de 1970. O desenvolvimento deste projecto surge com o propósito de tratar o solo, que se encontrava contaminado, mas também para rematar o Parque Myrtle Edwards que acompanha a costa por 2km. Para além do carácter cultural e de lazer, o novo parque vem reforçar os poucos espaços verdes do centro da cidade de Seattle.

A atitude de continuidade que surge nesta intervenção é revelada do ponto de vista da acessibilidade e da preocupação paisagística. No que diz respeito à acessibilidade, o parque proporciona um fácil acesso entre os diversos espaços que o

constituem e o núcleo urbano. A sua configuração para além de apresentar uma solução que vence as vias rodoviária e ferroviária, permite a fluidez e promove a deslocação pedonal.

Em relação à preocupação paisagística, o conceito de continuidade é notório na preocupação em ajustar as volumetrias à envolvente, privilegiando a contemplação da mesma.



Fig. 9 - *Olympic Sculpture Park, Seattle*

3.3.3 - PLANO ESPECIAL FÁBRICA NOVA DE MANRESA – MANRESA, ESPANHA

DESENVOLVIDO POR: BATTLE I ROIG ARQUITECTES, J. LUDEVID



Fig. 10 - Fábrica Nova de Manresa antes do plano

Este plano incide sobre uma antiga zona fabril, composta pela Fábrica Nova e outras instalações fabris. Estando inactiva desde 1989, esta fábrica e todo o seu espaço envolvente encontravam-se em abandono, formando uma área com cerca de 7ha.

Os objectivos deste projecto passam por tornar este espaço que se encontra vazio e degradado num ponto central da cidade, localizando usos do sector terciário especialmente na nave principal da Fábrica Nova. Possibilitando a reabilitação de um espaço com valor histórico e classificado como património arquitectónico industrial

De modo a acentuar a centralidade que se pretende criar é proposto a construção de um hotel e de um espaço multiusos como elementos que surgem para promover o turismo e a economia da cidade, favorecidos pela proximidade a espaços de históricos e monumentais.

O parque urbano, com 3,5ha, serve de comunicação entre esta zona caracterizada pelos serviços e comércio e zona dedicada ao desporto, do qual resultam a ampliação do recinto de piscinas já existente e a criação de um pavilhão desportivo.

Faz parte deste plano a preocupação com uma variedade sustentável de oferta, que se reflecte também na reserva de uma proporção de 20% em habitação social do total de construção para uso habitacional.



Fig. 11 – Planta Geral Plano Especial Fábrica Nova de Manresa

4 - ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DO BEATO E MARVILA

4.1 - ORIGENS DO EDIFICADO RELEVANTE

Após a reconquista da cidade de Lisboa em 1147, o rei concedeu as terras desta zona da cidade a domínio nobre e eclesiástico. Começou por ser caracterizada por uso agrícola, surgindo mais tarde construções, algumas das quais resistiram ao tempo e são ainda hoje importantes marcos do lugar.

Foram os palácios e quintas de senhores nobres e conventos de diferentes ordens religiosas, que gradualmente povoaram estas terras, definindo entre si azinhagas.

Um dos primeiros conventos a ser construído foi o de Xabregas em 1455, e pouco tempo depois o Convento do Beato (1461), nomeado à época como Convento de S. Bento de Xabregas. Mais tarde surgem os Conventos das Freiras Grilas (1660) e o dos Grilos (1666). A par com estes edifícios religiosos surgem os palacianos, são de exemplo: o Palácio da Mitra (séc. XVII), o Palácio dos Marqueses de Olhão (primeiro quartel do séc. XVIII), o Palácio do Duque de Lafões (1777), entre outros¹.

Campos cobertos de vinhas e de olivais, bem como hortas espalhadas pelas quintas e demais terrenos, completam a imagem de uma época que vive este espaço de modo sereno.

A freguesia de Marvila possui uma história semelhante à do Beato, alvo de um processo de transformação que leva a que quintas e antigos palácios se tornem em grandes edifícios industriais e vilas operárias, e azinhagas em grandes avenidas.

4.2 - ELEMENTOS TRANSFORMADORES

Aos poucos a era industrial conquista grandes conventos e palácios, transformando-os em fábricas de importância local e nacional.

A primeira fábrica a instalar-se na zona ribeirinha oriental da cidade, foi a Companhia da Fiação e Tecidos Lisbonense (1838-42) que ocupou o Convento de Xabregas, tendo posteriormente a Companhia de Tabaco ocupado o espaço. Em 1849

¹ Consiglieri, C. (1993). *Pelas Freguesias de Lisboa: Lisboa Oriental - São João, Beato, Marvila, Santa Maria dos Olivais*. Lisboa: Câmara Municipal.

o comerciante João de Brito implementou a fábrica de moagem a vapor nas antigas estruturas do Convento do Beato. Mais tarde, em 1908, é sujeita a obras de ampliação e renovação da qual resulta a ponte sobre a Rua do Beato que une à nova extensão do complexo fabril, acabando por se tornar na Nova Companhia Nacional da Moagem.

O Convento das Freiras Grilas foi transformado na padaria militar (1889-96), enquanto o Convento dos Grilos, apesar de não preservar toda a sua construção de origem, será dos poucos que sempre se manteve sobre comando religioso.

Surgiram fábricas do mais diverso tipo de produções (cortiça, artigos de borracha, tanoarias) ao longo deste espaço, potenciadas pela localização e pelas infra-estruturas dinamizadoras. O caminho-de-ferro é inaugurado em 1856 e mais tarde, em 1891 e 1893, dá-se a construção da linha de cintura ferroviária que estabelece uma ligação directa desta zona a Alcântara. Mas o desenvolvimento a nível urbano foi lento, havendo um período no início do século XX em que não se edificam grandes construções além da Fábrica Militar de Braço de Prata, em 1916, e as instalações da Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca, em 1917, dedicada ao engarrafamento e comercialização de vinhos.

Outra fábrica com grande importância foi a Sociedade Nacional de Sabões, que em 1919 ocupou os terrenos entre as actuais Estrada de Marvila e Rua do Açúcar, tendo sido demolida nos anos 90 do séc. XX.

A consequência da chegada de tão grande número de fábricas num espaço onde praticamente não havia pessoas para nelas laborar, é a criação de espaços para estes trabalhadores onde possam viver. Partiu da iniciativa de alguns proprietários de fábricas a edificação das primeiras vilas operárias (1867 e 1877) em Xabregas. Outras foram ocupando campos antes agrícolas de antigos conventos, muitas vezes formando pátios. Estes conjuntos habitacionais surgiram em redor das fábricas contribuíram bastante para a criação de um espírito de bairro, nos quais surgiam associações, colectividades, equipamentos de solidariedade social, como os lactários de primeira infância, asilos ou cozinhas económicas.

Já na primeira metade do séc. XX, justificado com a importância das colónias, assiste-se através do Plano de Melhoramento do Porto de Lisboa (1946) a um forte desenvolvimento do mesmo, onde pouco depois é traçada a Avenida Infante D. Henrique, segundo o Plano de Gröer (1948) e é inaugurado o Aeroporto de Lisboa

(1949). Com a criação deste é traçada a Avenida de Berlim, que veio ligar o Tejo ao interior, pelas azinhagas já existentes.

Com esta avenida surge o Bairro da Encarnação (1946), proporcionando de igual modo o desenvolvimento urbanístico de Olivais Norte (1955) e Olivais Sul (1960), dando início ao Plano de Urbanização de Chelas. A evolução de espaços urbanizados e a sua relação com os espaços verdes são preocupações que surgem nos Planos dos Olivais e de Chelas, nos anos 50. «Ambos inspirados nos princípios da Carta de Atenas – ar, sol, verdura» (Consiglieri, 1993, p. 24) e indo de encontro ao movimento modernista europeu.

Gradualmente a paisagem transforma-se. Onde antes dominava o sossego, assente numa vida ligada ao campo, torna-se mais tarde num dos polos industriais mais importantes da cidade. Com estes acontecimentos, alteram-se costumes e adapta-se o espaço às novas necessidades.

4.3 - VESTÍGIOS DE UM PASSADO MARCANTE

Hoje em dia o espaço confinado entre a linha férrea e a Av. infante D. Henrique é pouco atractivo quando contextualizado na cidade de Lisboa, mas com bastante potencial quando se tem em conta o rico património que detém. Atribuído a uma antiga zona periférica, hoje está perfeitamente integrada geograficamente na cidade, mas que continua a comporta-se como se de marginal se tratasse.

Os vestígios do passado fazem parte da vida quotidiana de quem aqui vive e/ou trabalha, e muitos são evidentes ao olhar de um mero visitante.

O parcelamento tem como origem as antigas quintas e campos agrícolas, sendo que muitas das vias estão sobre as azinhagas que limitavam estas propriedades. Este traçado ficou gradualmente desajustado por criar diversos espaços desocupados devido às características topográficas.

A presença de edifícios notáveis ao longo da antiga Estrada Real, que por sua vez coincide com a antiga margem do rio Tejo, está relacionada com as ribeiras que neste afluíam. Característica mais tarde aproveitada pelas fábricas que ocupam alguns destes edifícios.

Em relação aos Palácios e Conventos, muitos preservam a sua identidade de origem enquanto outros se adaptaram a novos usos (equipamentos e fábricas),

havendo ainda os que se encontram em estado de abandono. O mau estado de conservação atinge diferentes níveis de degradação, havendo alguns exemplos de ruína. Esta imagem reflecte-se também nos bairros, pátios e vilas operárias, que caracterizam de forma marcada esta zona.

A deslocação de muitas fábricas para fora da cidade e o encerramento de tantas outras por motivo falência originou o declínio de muitos edifícios e de população de dependia desta actividade. O que resulta numa população envelhecida ao longo das freguesias do Beato e Marvila. Importa referir o estado actual de algumas fábricas mencionadas anteriormente, como é o caso da Nova Companhia Nacional da Moagem. Esta fábrica hoje concentra a sua actividade num único núcleo, conhecido como a fábrica da “Nacional”, tendo deixado as instalações do Convento do Beato que não voltaram a ter qualquer outro uso. Da Sociedade Nacional de Sabões, resta apenas o mirante da Quinta do Marquês de Marialva, todo o complexo fabril foi demolido dando lugar a um extenso terreno em situação expectante.

As constantes alterações conferem hoje a este espaço um carácter industrial, pela continuação de alguma actividade e pelo património que foi deixado. O futuro passará pela consolidação dos variados elementos históricos num panorama de reabilitação que criará novas dinâmicas de valorização.

5 - ESTRATÉGIAS PARA UMA ÁREA EXPECTANTE

Importa neste capítulo abordar os diferentes Instrumentos de Gestão Territorial que influenciam a zona de estudo. Ordenados segundo a sua abrangência no território, partindo do geral para aqueles que tratam a zona do Beato de um modo mais específico, de modo a adequar a proposta às directivas traçadas por estes documentos.

5.1 - PNPOT – PROGRAMA NACIONAL DE POLITICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Através da lei nº 48/98 (11 de Agosto), Lei de Bases do Ordenamento do Território e do Urbanismo, é estabelecido um conjunto coerente e articulado de IGT do qual integra o PNPOT. Este é direccionado para objectivos estratégicos de âmbito nacional e com precedência sobre os restantes instrumentos.

Inserido no âmbito nacional do Sistema de Gestão Territorial consagrado pelo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, o PNPOT é aprovado em Lei nº 58/2007, de 4 de Setembro. Neste são definidas directrizes de actuação no território segundo interesse nacional e, quando justificado, a par com estratégias europeias e nacionais.

Assim se destacam alguns objectivos gerais definidos na Lei nº 58/2007, no art. 5.º, ponto 2, que vão de encontro às intenções

- a) *Conservar e valorizar a biodiversidade, os recursos e o património natural, paisagístico e cultural, utilizar de modo sustentável os recursos energéticos e geológicos e prevenir e minimizar os riscos;*
- b) *Reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu, atlântico e global;*
- c) *Promover o desenvolvimento policêntrico dos territórios e reforçar as infra-estruturas de suporte à integração e à coesão territoriais;*
- d) *Assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão social;*

Com base nestas premissas, o Programa é vasto no seu campo de acção, «Ele abarca os diversos domínios (ambiental, económico, social e cultural) e as várias

dimensões (competitividade, coesão, sustentabilidade, qualidade de vida) (...)» (MAOTDR, 2007, p. 61), o que permite relacionar o território como um todo. A exposição e caracterização de condicionantes e cenários de desenvolvimento do território são acompanhadas por directrizes que visam um futuro coerente na matéria do ordenamento.

De acordo com a localização da área em estudo, importa destacar algumas das medidas prioritárias mencionadas do PNPOP que são relevantes no desenvolvimento da proposta de projecto.

A vertente global deste documento traça uma estratégia para o território a nível da mobilidade, num panorama europeu e mundial, que incide na qualificação de infra-estruturas, equipamentos e espaços públicos, capacitando a internacionalização de Lisboa e da sua área metropolitana. Estão delineadas novas infra-estruturas no sentido de introduzir a Linha de Alta Velocidade, numa primeira fase até à Estação do Oriente, na qual se associa a TTT (Terceira Travessia do Tejo), e o novo aeroporto de Lisboa. A estes associam-se diversas funções, como as plataformas logísticas, com o objectivo de promover mais e melhores relações comerciais com o exterior.

Ainda a respeito da mobilidade o PNPOP identifica alguns problemas que são notórios ao longo da frente ribeirinha oriental, sobretudo a fraca intermodalidade de transportes que deve ser espelhada na reestruturação da rede de transportes que servem a área metropolitana de Lisboa e com acessibilidade adequada a nível local.

É necessário ter em conta as diversas condicionantes presentes neste local, nomeadamente a degradação das áreas habitacionais, com um elevado número de edifícios degradados e o desajuste na oferta de equipamentos e infra-estruturas que sirvam e promovam o interesse local. Além de impedirem o desenvolvimento urbano, estes factores conduzem à deslocação de moradores para outras zonas da cidade.

5.2 - PROTAML – PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Fazem parte da AML (Área Metropolitana de Lisboa) os seguintes concelhos: Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira. A estes destinam-se as estratégias definidas no PROT-AML, medidas

de horizonte regional, nacional e internacional, pela sua excelência geográfica e importância administrativa.

É na AML que se desempenham os papéis estruturantes e estratégicos mais relevantes no desenvolvimento do país, alimentando a sua competitividade externa, como tal este plano define as suas prioridades em quatro grupos: sustentabilidade ambiental, qualificação metropolitana, coesão socio-territorial e organização do sistema metropolitano de transportes.

O Plano contempla vários campos de acção, já apresentados no PNPOT e aqui desenvolvidos para no contexto da área metropolitana, apontando diversos aspectos que devem ser alvo de atenção para a compreensão e formulação de uma estratégia coerente para toda a zona ribeirinha oriental. Do ponto de vista mais abrangente, com a introdução de infra-estruturas catalisadoras de novas dinâmicas a nível internacional, mas também a nível local, com objectivos específicos segundo o quadro de prioridades estabelecido.

No encontro da estratégia para o reforço das relações internacionais traçado pelo PNPOT, com a introdução da linha de alta velocidade e a TTT, o PROTAML abarca estas opções como tendo grande importância para o desenvolvimento económico do país e do próprio local. A par com novas ligações de longa distância, é igualmente importante a rede de mobilidade que desenha e consolida os objectivos propostos, nomeadamente a afirmação da cidade de Lisboa. Como o estímulo à utilização de transportes colectivos e de outros meios alternativos, numa atitude que promove a qualidade ambiental nas cidades.

Na área de estudo em questão, este plano enuncia a zona oriental de Lisboa como sendo uma área com potencialidades de reconversão/renovação, “ (...) são áreas marcadas por ocupações obsoletas ou em desactivação que tendem a ser reconvertidas ou renovadas. A sua posição na AML e a dimensão das áreas a renovar criam condições ao desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas com a instalação de actividades dinâmicas e inovadoras” (CCDR-LVT, 2002, p. 28). Além da introdução de novas actividades, a requalificação assume um papel estratégico fundamental para uma maior coesão social e espacial do território.

Neste sentido, ir de encontro às grandes directrizes traçadas por este programa, na aposta da qualificação social, territorial, urbana e ambiental.

Proporcionando condições para residir, trabalhar e visitar num contexto de sustentabilidade económica.

5.3 - PDM DE LISBOA – PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA

A qualidade estratégica do PDM resulta na elaboração de orientações específicas que vão de encontro a questões que surgem em discussão nos planos anteriormente referidos (PNPOT e PROT-AML) - económicas, sociais, culturais e ambientais. Estes quatro âmbitos, em conjunto, procuram ser capazes de desenvolver uma melhor qualidade de vida na cidade de Lisboa, gerar emprego e atrair a fixação de pessoas, através do desenvolvimento de centralidades urbanas.

O diagnóstico construído permite ordenar os problemas e as respostas segundo uma hierarquia. Desde a cidade no contexto europeu, de acordo com a importância do Porto de Lisboa, até aos pequenos bairros, constituídos por bastantes edifícios.

No que diz respeito ao local em estudo, e onde se desenvolve o projecto, importa referir todas estas escalas de intervenção, pois nele se reflectem as diversas escalas de intervenção proposta no PDM.

Beato, Marvila e Chelas são um foco importante do PDM, por serem áreas onde se sentirá a influência da construção da TTT, que suporta a Linha de Alta Velocidade Ferroviária, parte da rede europeia de transporte de pessoas e de mercadorias.

Com as questões actuais da economia do país, este projecto ficou suspenso e sem qualquer previsão de tempo para se concretizar, resultando daqui um conjunto de espaços, destinados à ocupação destas infra-estruturas, que se encontram expectantes.

A frente ribeirinha representa um grande potencial para o desenvolvimento de toda a cidade, e esta deve explorar as suas potencialidades nos demais sentidos, de modo a criar uma imagem de marca de Lisboa e melhorar de modo específico as diferentes áreas contempladas. Alvo deste conceito é a frente ribeirinha Oriental, onde se pretende criar um eixo histórico desde a Praça do Comércio até Braço de Prata. Neste sentido, e de acordo com a hierarquização viária proposta pelo PDM para toda a cidade, esta zona será secundária através da diminuição do fluxo automóvel na Avenida Infante D. Henrique e a introdução do metro de superfície. Ao mesmo tempo

importa proporcionar ligações com o Rio Tejo em diferentes dimensões, sejam estas do domínio portuário, novas acessibilidades (pedonais, clicáveis, automóveis) ou através de miradouros.

É relevante o interesse cultural no património que vai pontuando o local ao longo do eixo anteriormente referido, havendo o objectivo de reabilitar edificado e espaços de interesse de modo a definir cada vez melhor a identidade do local e da cidade, potenciando um dos principais sectores económicos, o turismo. O mesmo acontece com áreas degradadas do sistema industrial urbano-portuário (fábricas, armazéns, entre outro tipo de edificado) com bastante potencial para acolher novas funcionalidades ajustadas às necessidades actuais. O facto de estar prevista a nova localização do Instituto Português de Oncologia e do Hospital de Todos os Santos em Marvila eleva o potencial de regeneração urbana, introduzindo assim um conjunto de oportunidades que promovem a criação de funções complementares relacionadas com o polo hospitalar.

Em conjunto com a criação de novas dinâmicas que visam a criação de emprego, actividades criativas e da economia de conhecimento, é necessário novas tipologias habitacionais adaptadas a estas necessidades (serve de exemplo a habitação para jovens). Paralelamente há que reabilitar os diversos bairros históricos, onde as intervenções de melhoramento possibilitam a agregação destes espaços a muitas destas novas actividades, através da própria qualificação do espaço público.

Com objectivos bem definidos assentes no propósito de regeneração desta zona da cidade e na transformação de áreas com usos obsoletos, reclama-se um espaço com potencial, singular nas suas características e disponível para servir a cidade.

5.4 - DEMZRO - DOCUMENTO ESTRATÉGICO DE MONITORIZAÇÃO DA ZONA RIBEIRINHA ORIENTAL

Serve este documento de ponte entre o PDM e o PUZRO (Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental), onde estão identificados pontos fundamentais e a natureza de intervenções possíveis que possibilitem ir de encontro à estratégia geral para esta zona, reforçando a sua polarização.

A área de intervenção organiza-se de acordo com o traçado da Av. Infante D. Henrique, a linha de caminho-de-ferro (Linha do Norte) e a Av. Marechal Gomes da

Costa, abrangendo ainda o espaço envolvente ao Parque das Nações. À exposição de algumas propostas que se seguem, é relevante o conhecimento de que parte da frente ribeirinha apreciada neste documento estratégico deixou de fazer parte da Administração do Porto de Lisboa, tendo sido cedida à Câmara Municipal de Lisboa.

Ao mesmo tempo que se pretende criar um forte desenvolvimento ao longo desta frente ribeirinha, este não significa aumentar fluxos automóveis, antes pelo contrário. De forma a combater esta tendência, ou mesmo diminuindo estes valores, são propostas um conjunto de medidas algumas das quais já colocadas em prática.

As soluções passam pelo reperfilamento de eixos e construção de alternativas, proporcionando uma coesão no espaço. Em relação à rede viária, pode-se afirmar que a Av. Infante D. Henrique é a responsável pelo maior fluxo de tráfego, por fazer parte da ligação entre a Baixa e a Zona Oriental de Lisboa. Como resposta, o documento refere a conclusão da via de ligação entre Xabregas e a Av. Santo Condestável como alternativa à passagem pela zona ribeirinha. O acesso ao rio adquire outros traços, deixando de existir a Rua de Cintura do Porto, limitando o acesso automóvel e transformando este troço em espaços de lazer com diversas características, de forma a adquirir estatuto de percurso alargado à imagem da cidade.

Medidas do domínio das ciclovias, vias pedonais e dos transportes colectivos, complementam as ideias anteriormente referidas, proporcionando alternativas viáveis. A implementação de uma linha de metro de superfície é uma das propostas apresentadas, que permite fazer a ligação entre Santa Apolónia e o Parque das Nações, em alternativa ao autocarro.

Seguindo as premissas traçadas por planos de hierarquia superior, o DEMZRO propõe a criação de diferentes percursos, um dos quais inserido num contexto histórico-cultural. A ser iniciado no Cais do Sodré e inserido na antiga Estrada Real, Rua Madredeus e Rua Fernando Palha, o percurso acaba por se conectar com o passeio ribeirinha na Av. Marechal Gomes da Costa.

Ainda em relação aos percursos, estes só se justificam com a realização de obras de recuperação e valorização de palácios, conventos e áreas industriais obsoletas. Neste sentido importa incentivar “ (...) novas actividades de comércio, serviços, indústrias criativas e logística urbana (...) ” bem como “articular a reabilitação de áreas históricas habitacionais com a reconversão de áreas industriais, com a promoção de novas tipologias de habitação (...) ” (CML-DMPU-DPU, 2008, p. 12).

5.5 - PP DA MATINHA E PU DE BRAÇO DE PRATA - PLANO DE PORMENOR DA MATINHA E PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BRAÇO DE PRATA

As áreas destinadas a estes planos (PP da Matinha pela Risco e o PU de Braço de Prata por Arquitecto Renzo Piano) reflectem a caracterização que tem vindo a ser feita pelos IGT. Trata-se de uma zona marcada por muitos vestígios industriais, que carece de reabilitação em diversos domínios e de uma reestruturação a nível da mobilidade.

Com a Expo '98 assistiu-se nesta área, de forma paralela, à introdução de novos usos ao nível dos serviços e da logística e ao declínio industrial. A melhoria da acessibilidade e a tímida renovação de usos não foi acompanhada pela procura de soluções para estes edifícios abandonados.

É comum a ambos a determinação de romper com o isolamento desta área e criar estreitas relações funcionais e visuais com o rio, onde a continuidade do espaço publico se dá com a conversão da Rua de Cintura do Porto num percurso voltado para o lazer. A relação com o rio está presente não só no desenho do espaço público de ambos os planos, mas também na opção comum de direccionar a maior parte dos edifícios novos de forma paralela à frente ribeirinha, acentuando ainda mais as relações transversais que se pretendem introduzir.



Fig. 12 planta de enquadramento do plano de Pormenor da Matinha e plano de Urbanização de Braço de

Prata

No PP da Matinha, as estruturas industriais ainda existentes passam a fazer parte da configuração de uma bacia hidrográfica de pequena dimensão, que possibilitará a subida das águas que ocorrem com frequência nesta área, que por sua vez faz parte de um parque urbano que relaciona a Matinha com a zona inferior de Chelas.

É ainda de referir a criação da rede de eléctrico já apontada como solução a adoptar na melhoria dos transportes públicos por planos superiores.

A relação entre estes planos e a proposta de intervenção que é aqui desenvolvida evidencia-se na intenção de dar continuidade aos princípios de mobilidade, bem como na complementaridade de usos.

6 - A PROPOSTA

6.1 - ESTRATÉGIA PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE

A cidade é composta por uma hierarquia de acessibilidades de distintos tipos de infra-estruturas com diferentes objectivos. Cabe no contexto desta proposta explorar o entendimento das diversas escalas, dedicando atenção às ligações existentes e às que possam ser criadas de modo a melhorar a mobilidade.

6.1.1 - CONSOLIDAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES COLECTIVOS

Como já foi anteriormente referido, é afecta a esta área a proposta de introdução da TTT, que surge como parte integrante do traçado da rede ferroviária de alta velocidade e de conexão ao novo aeroporto de Lisboa. Estas infra-estruturas surgem no sentido do desenvolvimento estratégico a diversos níveis, sejam eles económicos ou territoriais. Ao promover a competitividade e desenvolvimento económico do país e das suas relações internacionais, estas medidas vão além da melhoria e aumento de troca de mercadorias e serviços, envolvendo também o turismo. Para além de serem introduzidas importantes vias de comunicação, estas oferecem oportunidades para o melhoramento e criação de dinâmicas na própria cidade, complementadas com o desenvolvimento dos transportes colectivos.

A reabilitação da Estação Ferroviária de Marvila tem como base a sua adequação à introdução da Linha de Alta Velocidade Ferroviária a par com a TTT. O facto de esta ter sido adiada sem um horizonte concreto de realização, não condiciona o desenvolvimento de uma proposta de intervenção.

Esta estação encontra-se hoje subaproveitada, muito pelo facto do acesso e estacionamento automóvel ser praticamente inexistente. A fraca comunicação com o espaço envolvente, e com a população que deveria servir, reflecte-se numa infra-estrutura com pouca utilização e bastante degradada. Reabilitá-la e criar articulação com outros meios de transporte, é determinante para a valorização desta zona da cidade de Lisboa, tornando-a acessível e desencadeando um novo sentido de atractividade.

Propõe-se o desenvolvimento de uma rede de transporte colectivo eficiente e que vá de encontro aos objectivos propostos. Tendo como ponto central a adaptação da actual estação de Marvila numa estação intermodal à qual se associa um trajecto de autocarro. Este só é possível através da reestruturação viária que possibilite a ligação entre as duas zonas da intervenção que estão separadas pela linha de caminho-de-ferro. Assim, a Azinhaga Veigas é prolongada até à Azinhaga Salgada, possibilitando o acesso a ponte. Enquanto a Rua do Açúcar se conecta com a Estrada de Marvila pela Rua Amigos de Lisboa através do seu prolongamento que passa pelo Pátio do Marialva.



Fig. 13 – Esquema de Vias

Pretende-se que o mesmo trajecto de autocarro comunique com a linha de transporte ferroviário ligeiro/metro de superfície, prevista no DEMZRO e já integrada nos Planos Pormenor da Matinha e de Braço de Prata, permitindo a ligação do Parque das Nações a Santa Apolónia.

No encontro do objectivo intermodal que se cria em torno da nova estação, é associada a esta uma bolsa de estacionamento. Tendo em conta que não é sustentável eliminação da circulação automóvel, importa diminuir a sua utilização ao serem disponibilizadas plataformas que permitam a transição entre este e os meios de transporte colectivo.

Estas medidas visam fortalecer o uso do transporte colectivo nas deslocações não só dentro da cidade, mas entre toda a Área Metropolitana de Lisboa, criando sustentabilidade ao proporcionar alternativas ao uso do automóvel.

6.1.2 - CONECTIVIDADE LOCAL

A preocupação ambiental manifestada nos IGT não só se reflecte no âmbito dos transportes, mas também nas diferentes ligações de proximidade que são proporcionadas pelo espaço público e no recurso a meios de deslocação alternativos, não poluentes. Pretende-se que estas ligações se insiram numa rede alargada de mobilidade, relacionadas com as medidas propostas no sector dos transportes, mas também possibilitem uma melhor interacção entre as pessoas e o Beato.

Importa a preocupação em desenvolver um carácter lúdico, como forma de atrair a visitantes a este espaço, mas estender a atractividade no sentido da recuperação da população residente. Assim desenvolveram-se um conjunto de medidas que abarcam ambas as intenções.

Apontado no PDM como elemento para a requalificação da frente ribeirinha oriental, a criação de um eixo histórico surge na forma de percurso pedonal e/ou clicável apoiado na identificação de elementos marcantes ao longo do mesmo. Como será desenvolvido mais à frente a recuperação destes espaços e edifícios é tida como um dos principais elementos dinamizadores, ao serem propostas reconversões de usos. O percurso que se pretende introduzir é criado de forma a enaltecer o valor patrimonial desta área, cujo traçado longitudinal se insere na antiga Estrada Real (passando pela actual Rua do Açúcar, Rua do Beato, Rua do Grilo até à Rua de Xabregas). Este traduz-se no tratamento de passeios, tornando-os espaçosos e confortáveis de modo a incentivar as deslocações a pé e criar uma relação de proximidade com o espaço.

De forma paralela, surge a ciclovia que nasce da reconversão da Rua de Cintura do Porto num espaço voltado para actividades de lazer e ao enriquecimento da relação da cidade com o rio Tejo. Pontuado com zonas de descanso e de actividades de recreio, este percurso é também marcado por ligações que possibilitam a relação com o espaço que o envolve. Este trajecto insere-se na intenção da CML em estender de forma gradual a rede de percursos e corredores que ligam parques e espaços verdes ao longo de ciclovias.

A dificuldade a que se assiste na fluidez das deslocações pedonais despoletou o desenvolvimento de um espaço público em torno da imagem do lugar. É proposto um parque urbano que se dilui pelas diferentes malhas como forma de comunicar nas diversas esferas de acção que surgem na intervenção. Localizado nos terrenos da antiga Fábrica da Sociedade Nacional de Sabões, visa estabelecer uma relação que vai desde o Convento do Beato até à nova Estação Intermodal de Marvila.

Devido às diferenças de cotas de terreno, a configuração deste parque baseia-se num sistema de plataformas cujo acesso é feito por rampas e escadas. Dando origem a plataformas compostas por espaços verdes, parque infantil, quiosques de apoio e espaços dedicados à contemplação da envolvente. É criada uma passagem superior sobre a linha de caminho-de-ferro, para uso pedonal, como forma de minimizar o bloqueio que esta infra-estrutura tem sobre o espaço.



Fig. 14 - Principais Ligações pedonais

Com base no conceito de permeabilidade procura-se “invadir” diversos espaços que circunscrevem o parque, possibilitando a melhoria das vivências. A libertação de passagens fechadas por grades e portões, a par com o espaço livre que resulta da demolição e transformação de alguns edifícios, é criado um espaço público coeso e baseado num sistema de continuidade que assegura as principais movimentações de modo confortável.

Do núcleo industrial contíguo ao Convento do Beato a opção de demolir recai sobretudo em armazéns e barracões sem valor histórico-cultural e cujo estado de elevada degradação não justifica a sua preservação. Com os usos que passam a ocupar antigos espaços industriais, é possível desobstruir espaços exteriores que só serviam para limitar a propriedade das fábricas, tornando-se estas em novas vias de acesso.

Uma das ligações consequentes recai sobre o Pátio da Quintinha. Este pequeno bairro é caracterizado por estar fechado sobre si próprio, com apenas um ponto de acesso, densificando-se ao longo do tempo com a construção de anexos. A “permeabilização” surge com a demolição de alguns desses anexos e outras construções, onde os becos estreitos e pouco iluminados se transformam em zonas de passagem cuja configuração possibilita a inserção desta área na envolvente.

Deste sistema resulta uma estratégia de comunicação com a Frente Ribeirinha Oriental e com a cidade, da qual depende o bom funcionamento de actividades propostas para a requalificação da massa edificada.

6.2 - REABILITAÇÃO E NOVAS DINÂMICAS

Para ter um melhor entendimento sobre a condição do edificado abrangido na área de intervenção, foi feito o levantamento do estado de conservação e dos usos existentes no sentido de adequar da melhor forma as opções da proposta. Desta análise foi possível verificar que, quanto ao estado de conservação, a grande maioria apresentam-se entre médio e bom. O mau estado de conservação, que por vezes atinge o ponto de ruína, é notório entre os edifícios de habitação e industriais, estando muitos destes devolutos.

Quanto aos usos, predominam os sectores da habitação e o industrial. A clara falta de oferta de equipamentos diversificados e de comércio reflecte-se na escassez de dinâmicas, o que é possível observar no contacto directo com o lugar. Esta escassez de dinâmica alia-se à forte presença de grandes edifícios industriais que não aliciam as pessoas a utilizar o espaço público tal como ele se encontra. A estratégia passa pela introdução de novos usos que, a par com a melhoria da rede de acessibilidade, estimulem a interacção entre pessoas e lugares.

Tendo em conta o considerável número de edifícios que requerem reabilitação e os terrenos em situação expectante, interessa nesta proposta de intervenção explorar diferentes soluções para as necessidades concretas do local. Estas assumem diferentes níveis de prioridade, e maioritariamente diferentes níveis de investimento. A possibilidade da concretização faseada possibilita a gestão de recursos financeiros e garantir resposta imediata em algumas áreas. É o caso da reabilitação que deve anteceder a qualquer nova construção, pelos custos associados e por recuperar edifícios que se encontram em malhas já consolidadas.

Na área de intervenção a proposta de reabilitação evidencia-se numa primeira zona, no Convento do Beato e edifícios industriais que estão anexos a este, e numa segunda zona referente ao Pátio da Quintinha.

Em relação à primeira zona, pretende-se desenvolver um núcleo cultural, que além de enaltecer o património arquitectónico tenha capacidade de gerar atractividade na oferta de actividades diversificadas. Actualmente o Convento do Beato acolhe eventos privados que ocorrem esporadicamente, logo pretende-se a afirmação deste espaço ao reforçar a sua capacidade de acolher conferências e espectáculos e pela presença frequente de exposições.

A versatilidade dos edifícios industriais que estão adjacentes ao Convento, com entrada pela Alameda do Beato e Rua do Beato, permitem acolher diferentes componentes culturais. A criação de *ateliers* para artes plásticas aos quais se associam galerias de exposição e oficinas, com o propósito de acolher artistas e gerar o interesse e contacto com população (através de *workshops* e colaborações entre equipamentos de ensino e de acção social – escolas / centros de dias /lares). Existem ainda a biblioteca e as salas de estudo, para além de espaços comerciais e restauração que se localizam no piso térreo e primeiro piso. Os restantes são ocupados por escritórios e habitação, sendo que esta última assume tipologias direccionadas para a população jovem.

No Pátio da Quintinha a reabilitação possibilita preservar a qualidade de bairro, favorecendo ligações e possibilitando vivências de uma forma aberta a todos, deixando de estar dedicado só aos seus residentes. A localização e características deste pequeno aglomerado dão forma e enriquecem os novos percursos, com a oferta de pequenos comércios e/ou restauração que estimulem a atractividade.

No seguimento do tema da habitação surge, para além do parque urbano nos terrenos da antiga Fábrica da Sociedade Nacional de Sabões, quatro blocos de edifícios, com o intuito de promover a oferta de variadas tipologias. A partir do bloco que se encontra a nascente, direccionado perpendicularmente ao rio, os restantes vão variando a sua orientação adaptando-se à morfologia do terreno. Esta configuração permite a variação de pontos de vista sobre a envolvente, conferindo aos espaços formados entre cada conjunto de edifícios o sentido de contemplação ao qual se associam esplanadas.

Nos mesmos terrenos é ainda localizado um equipamento de ensino, que vem no seguimento da estratégia para a dinamização local. Tal como acontece com a reformulação do campo de futebol junto à Azinhaga dos Alfinetes ao qual se agregam um pavilhão desportivo e três courts.

O conjunto de opções tomadas no âmbito da reabilitação e na introdução de novos usos tem como fundamento as medidas já desenvolvidas na melhoria da mobilidade. A criação de uma estreita relação entre os edifícios e o espaço público contribuem para a consolidação da proposta e da sua inserção na cidade.

6.3 - ÁREAS E SISTEMA PEREQUATIVO

Para um melhor entendimento sobre as opções tomadas a nível projectual, importa referir os dados resultantes do levantamento feitos quanto a áreas. Tendo como alvo a área total de intervenção com 212 057 m², são apontados índices que traduzem as transformações que se pretendem executar.

Os valores apresentados pelo índice de ocupação e índice de construção, 0,156 e 0,271 respectivamente, sublinham o facto de se tratar de uma área expectante. Apesar de se tratar de uma zona fortemente marcada por elementos históricos, destaca-se o elevado número de edifícios em estado de ruína ou devolutos, tratando-se na grande maioria de fábricas e armazéns.

Uso	Área de Implantação (m ²)	Área de Construção (m ²)
Habitação	10 921	24 657
Comércio/Serviço	4 419	9 968
Equipamento	8 571	6 191
Ruína/Devoluto	9 292	16 715
TOTAL:	33 203	57 531

Fig. 15 - Quadro de áreas por usos

De acordo com o PDM de Lisboa em vigor o índice de construção, salvo excepções, é de 1,2 que quando comparado com o valor estimado para a área de intervenção (0,271) permite um aumento significativo de área construção. É manifesta a vontade de reabilitar e dar novo uso a edifícios devolutos, em alternativa a novas construções, o que desvia a tendência geral de atingir o índice de construção previsto nos PDM.

O processo de perequação é baseado na área delimitada pela intervenção na qual fazem parte diferentes proprietários. A cada um dos proprietários é atribuído o direito de construção sobre o seu terreno, através da aplicação de um índice comum a toda a área de intervenção. Deste cálculo obtém-se a área total de construção permitida para essa dada parcela, designado por direito abstracto de construção (DAC). Estes valores são comparados com o direito concreto de construção (DCC), que diz respeito à massa edificada localizada em cada propriedade. Ao levantamento realizado é retirado os edifícios demolidos e são adicionados os propostos, resultando a distribuição por cada um dos quatro proprietários, designados por P1/P2/P3/P4, no quadro base do sistema perequativo utilizado.

A área total de construção foi calculada aplicando à área de intervenção o índice médio de 0,74, resultando numa área total de construção de 156922,45 m².

Proprietário	Área de Terreno (m ²)	Área de Terreno (%)	DAC (m ²)	DCC (m ²)	Compensação
P1	6 096	2,9%	4 511	5 798	1 287
P2	19 069	9%	14 111	15 244	1 133
P3	78 385	37%	58 005	90 629	32 624
P4	108 507	51,1%	80 295	45 142	-35 153
TOTAL:	212 057	100%	156 922	156 813	-109

Fig. 16 - Quadro base do sistema perequativo utilizado

Os proprietários P1, P2 e P3 apresentam uma área de construção superior à indicada pelo índice. Neste caso a compensação é feita por estes ao município através da cedência de área para a equipamentos. Pelo contrário P4 encontra-se abaixo do direito abstracto de construção preservando o direito a futuras construções nomeadamente garantir a disponibilidade para acolher a TTT, sem que para tal condicione qualquer actividade que nele possa ser desenvolvida.

Interessa ainda referir os custos e receitas que advém da proposta de intervenção, estes são divididos de forma geral e abrangem os edifícios novos e os que foram reabilitados. Tendo como referência uma média de 120 m² por habitação passa a existir cerca de 253 fogos, acrescentando a superfície disponível para comércio e serviços (15 910,30 m²), estes permitem gerar uma receita superior aos custos iniciais. Tendo em conta a realização da intervenção por fases, é possível estabelecer um equilíbrio crescente entre a oferta e procura.

	Área (m ²)	Valor/m2 (€)	Valor Total
Custos			
Infra-Estruturas	25527,02	150	3.829.053,00 €
Espaços Colectivos	83008,40	50	4.150.420,00 €
Equipamentos	12761,93	1000	12.761.930,00 €
Habitação	30421,57	850	25.858.334,50 €
Comércio/Serviços	15910,30	750	11.932.725,00 €
TOTAL:			58.532.462,50 €
Receitas			
Habitação	30421,60	1300	39.548.080,00 €
Comércio/Serviços	15910,30	1600	25.456.480,00 €
TOTAL:			65.004.560,00 €
SALDO:			6.472.097,50 €

Fig. 17 – Quadro de Custos e Receitas

7 - CONCLUSÃO

A proposta desenvolveu-se no sentido de dar resposta aos objectivos colocados inicialmente através dos princípios conceptuais, seguidos pelas directrizes traçadas nos diversos planos, que permitiram criar uma estratégia que se traduz num projecto versátil e capaz de criar de mais-valias para o local.

No que diz respeito à mobilidade, procura-se desenvolver os meios de transporte colectivo e os pontos de comunicação com o local, mas também privilegiar a deslocação pedonal e de bicicleta. A nível dos transportes com a implementação da estação intermodal de Marvila, que conecta o comboio com trajectos de autocarros, e a introdução do metro de superfície como forma de promover e valorizar a frente ribeirinha oriental no contexto da cidade.

Ainda no âmbito da mobilidade, a importância das deslocações pedonais no processo foi dominante na composição do desenho urbano. Tratando-se de uma zona rica historicamente, a funcionalidade dos percursos alia-se à vertente cultural e da valorização da identidade do lugar. A melhoria da acessibilidade, nas diferentes escalas de acção, permite incentivar o desenvolvimento económico e fundamentar a introdução de novos usos.

O número elevado de edifícios desocupados permitiu traçar uma estratégia de reabilitação e reconversão de usos capazes de gerar atractividade, diminuindo a necessidade de introduzir nova construção. Prevê-se a introdução de equipamentos culturais e desportivos, bem como proporcionar a oferta habitacional de diferentes tipologias, de modo a promover a fixação de nova população. Neste sentido propõe-se o faseamento do qual resulta a instalação progressiva, seja de equipamento ou habitação, de acordo com a procura e momento económico.

Através cruzamento destas temáticas acredita-se que o desenvolvimento deste espaço tenha a capacidade de influenciar o espaço envolvente, na qualificação de áreas degradadas e na procura pela coesão social, tendo esta sido conseguida na proposta ao serem criados pontos de articulação entre os diferentes espaços.

Considera-se que foram apresentados meios que contribuem fortemente para alcançar os objectivos inicialmente propostos, ao tornar a zona do Beato num espaço requalificado com potencial de investimento e interesse cultural a nível da cidade de Lisboa.

BIBLIOGRAFIA

Ascher, F. (2010). *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*. Um Léxico. Livros Horizonte.

Consiglieri, C. (1993). *Pelas Freguesias de Lisboa: Lisboa Oriental - São João, Beato, Marvila, Santa Maria dos Olivais*. Lisboa: Câmara Municipal.

Corominas, M., Sabaté, J., & Sotoca, A. (2005). *Plans molt especials*. Barcelona: COAC - Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

Landry, C., & Bianchini, F. (1995). *The Creative City*. Obtido de Demos: <http://www.demos.co.uk/files/thecreativecity.pdf?1240939425>

Lynch, K. (2002). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.

Lynch, K. (2010). *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa: Edições 70.

Per, A. F., & Arpa, J. (2008). *The Public Chance: Nuevos Paisajes Urbanos*. a+t Ediciones.

Preite, M. (2010). *Industrial Tourism in Italy*. Obtido em Agosto de 2012, de The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH): http://www.mnactec.cat/ticcih/docs/1281768223_b49.pdf

Rogers, R. (2005). *Towards a Strong Urban Renaissance*. London: Urban Task Force.

Salgueiro, T. B. (1999). *A Cidade em Portugal - Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento.

Secchi, B., & Viganò, P. (2009). *Antwerp: Territory Of A New Modernity*. Amesterdão: Sun.

Tagil, N. (2003). *Carta de Nizhny Tagil Sobre o Património Industrial*. Obtido em Agosto de 2012, de The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH): <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>

CCDR-LVT. (2002). PROT-AML - Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa. Lisboa: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional - Lisboa e Vale do Tejo.

CML-DMPRGU-DPRU. (Primeira revisão aprovada em reunião da Assembleia Municipal de 24 de Julho de 2012). PDM - Plano Director Municipal. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa - Direcção Municipal de Planeamento, Reabilitação e Gestão Urbanística - Departamento de Planeamento e Reabilitação Urbana.

CML-DMPU-DPU. (2008). DEMZRO - Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa - Direcção Municipal de Planeamento Urbano - Departamento de Planeamento Urbano.

Comissão Europeia. (2010). Livro Verde - Realizar o potencial das indústrias culturais e criativas. Bruxelas.

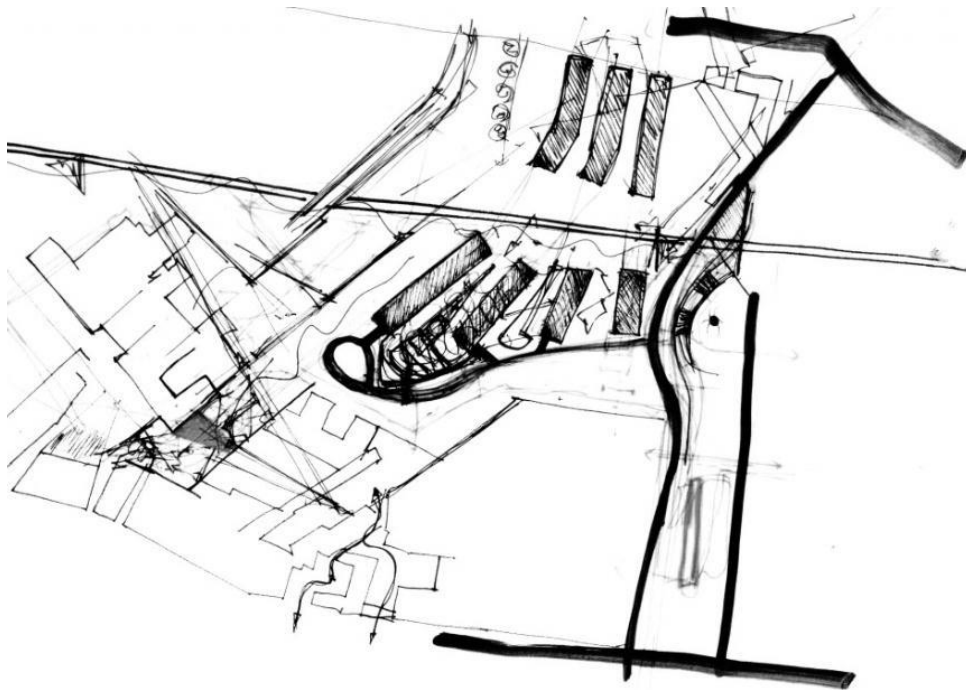
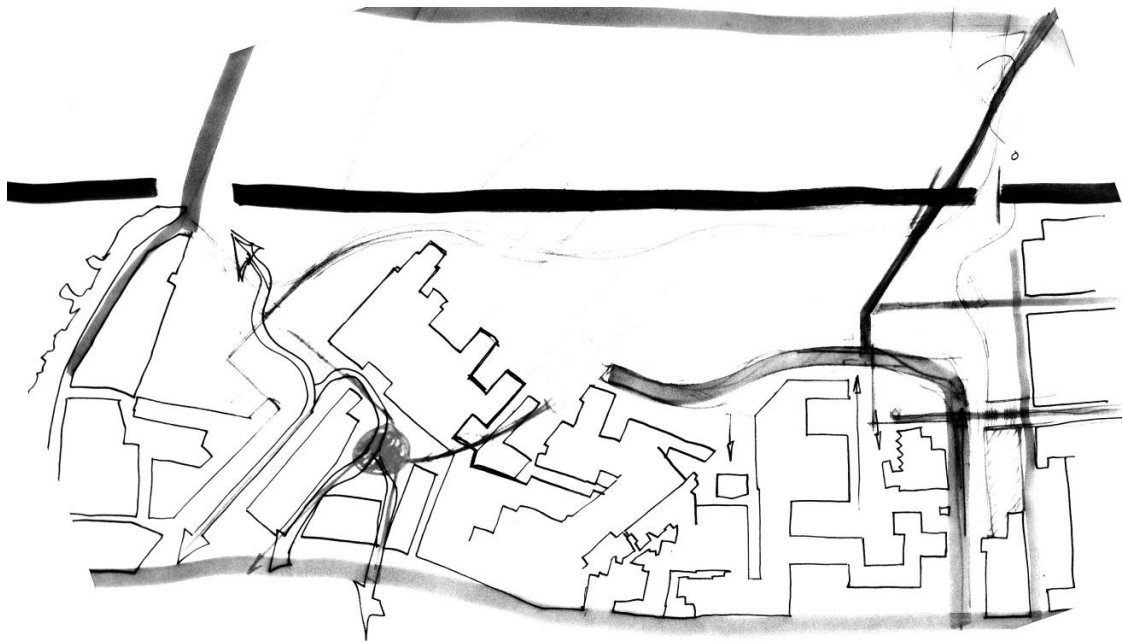
Comissão Europeia. (2011). Livro Branco - Roteiro do espaço único europeu dos transportes, rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos. Bruxelas.

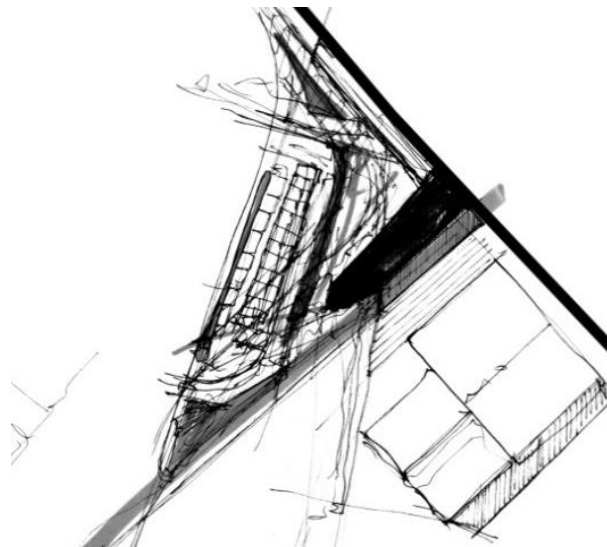
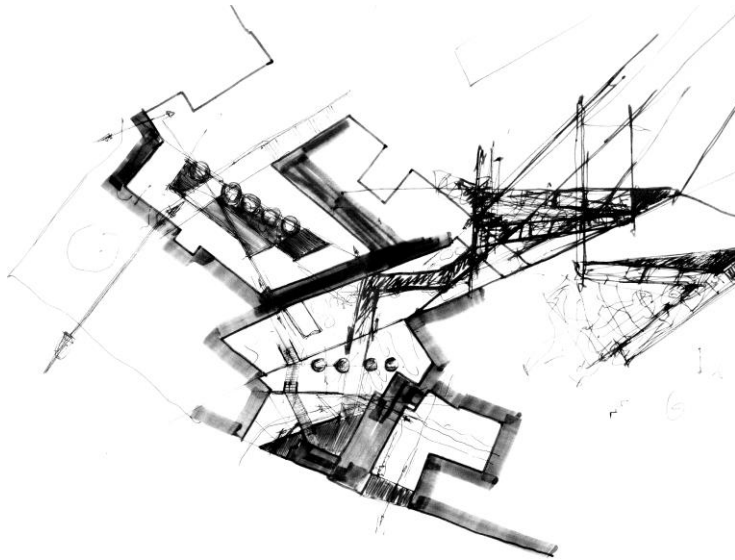
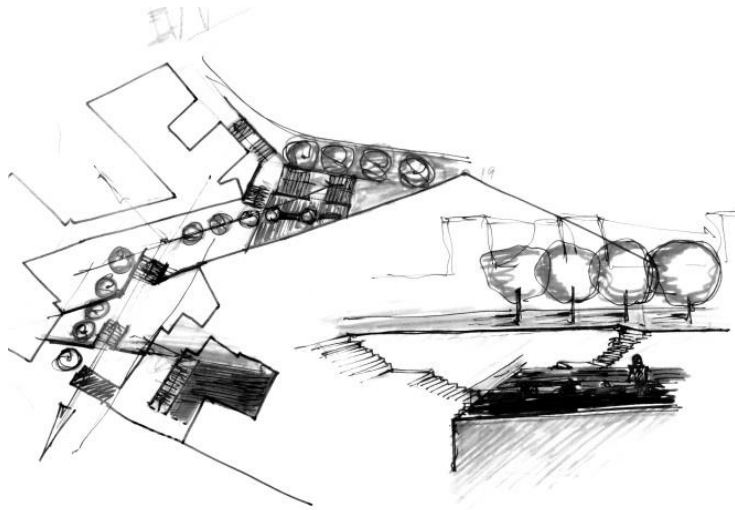
MAOTDR. (2007). PNPOT - Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território. Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

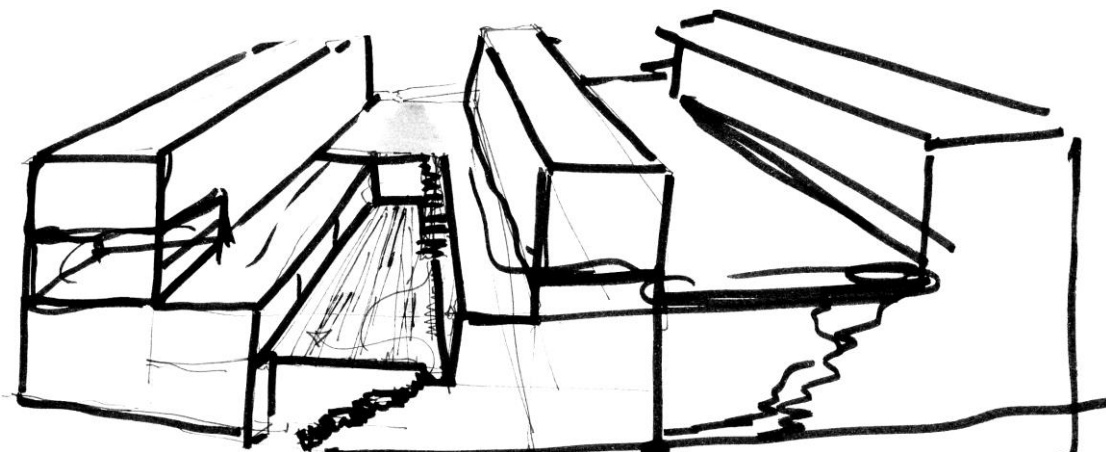
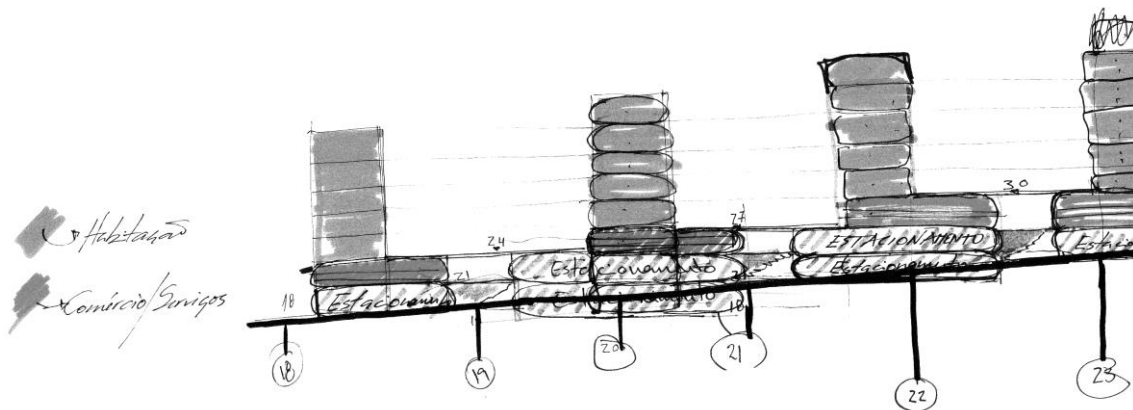
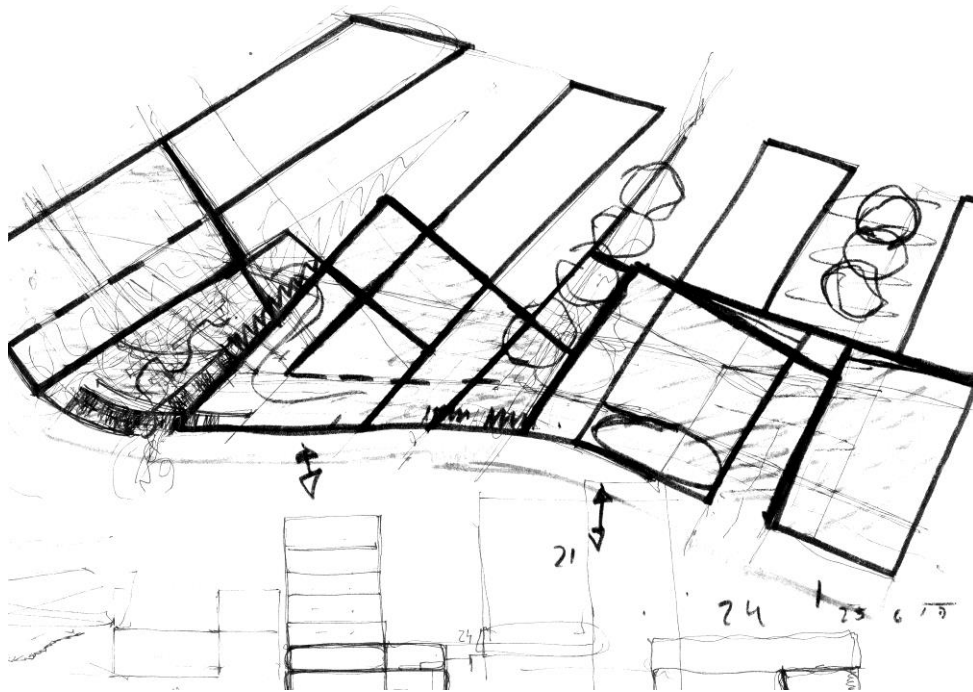
11 927 Palavras

ANEXOS

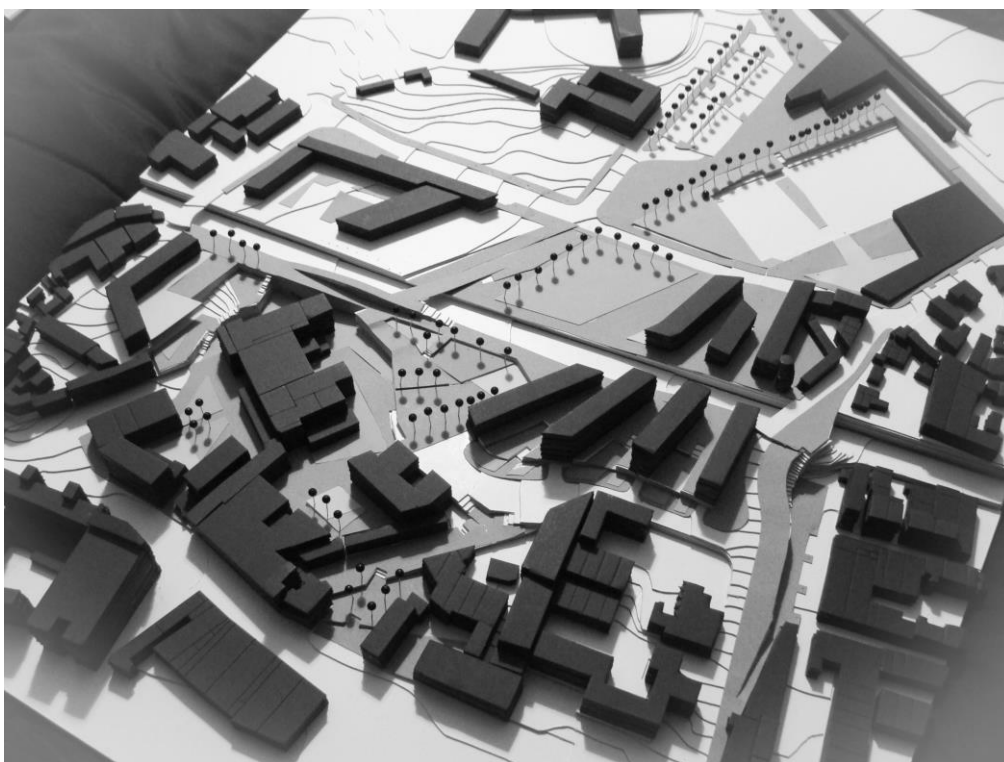
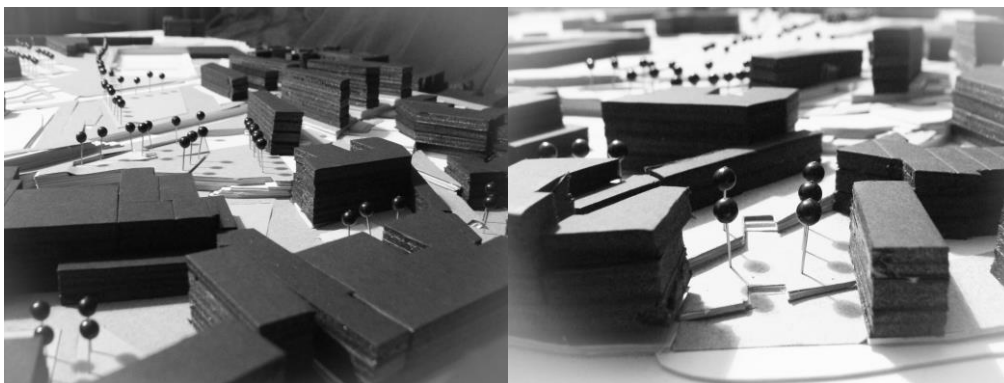
ANEXOS 1 - ESQUISSOS



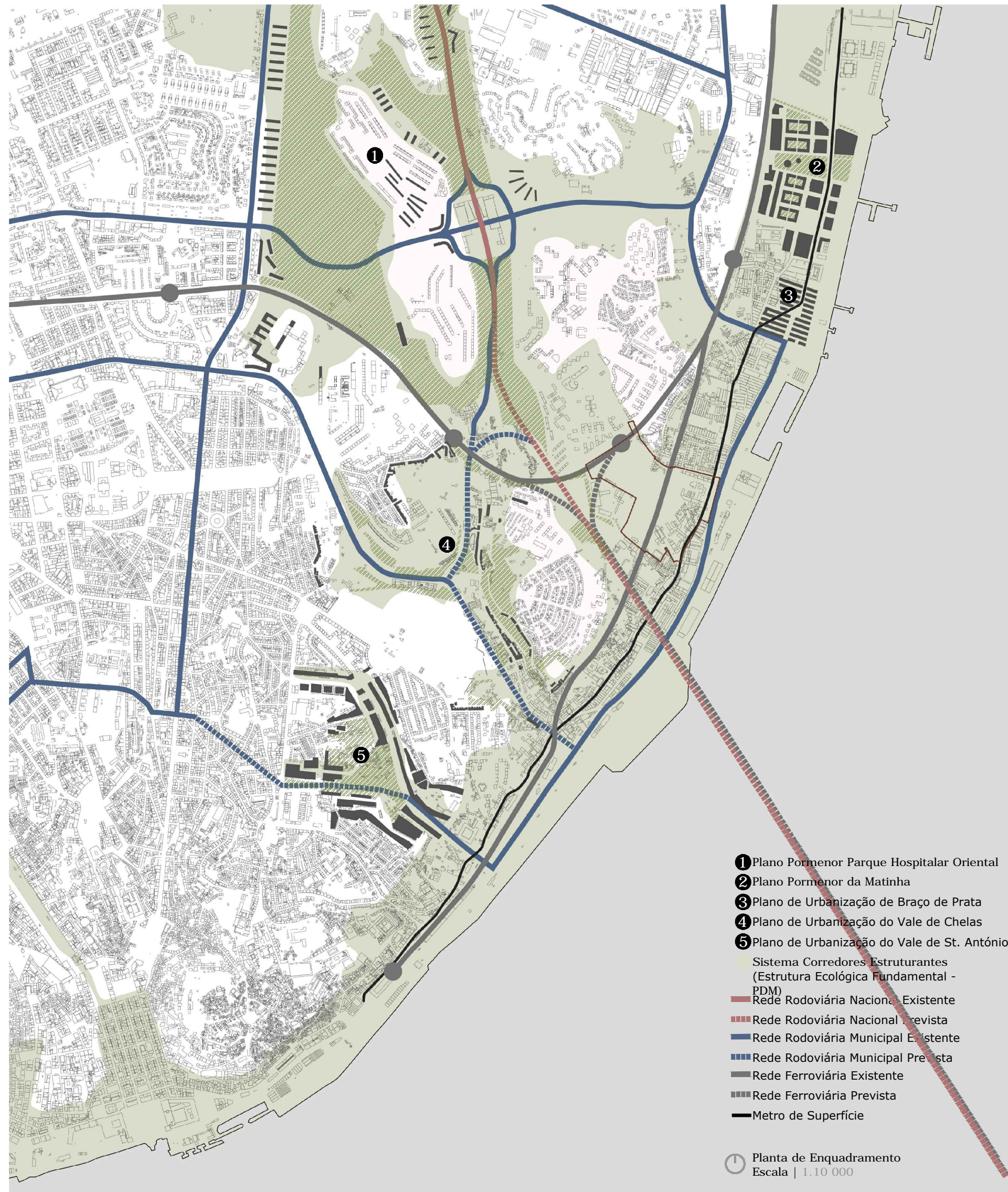




ANEXOS 2 – MAQUETE



ANEXOS 3 – PAINEIS



- 1 Plano Pormenor Parque Hospitalar Oriental
- 2 Plano Pormenor da Matinha
- 3 Plano de Urbanização de Braço de Prata
- 4 Plano de Urbanização do Vale de Chelas
- 5 Plano de Urbanização do Vale de St. António
- Sistema Corredores Estruturantes (Estrutura Ecológica Fundamental - PDM)
- Rede Rodoviária Nacional Existente
- Rede Rodoviária Nacional Prevista
- Rede Rodoviária Municipal Existente
- Rede Rodoviária Municipal Prevista
- Rede Ferroviária Existente
- Rede Ferroviária Prevista
- Metro de Superfície

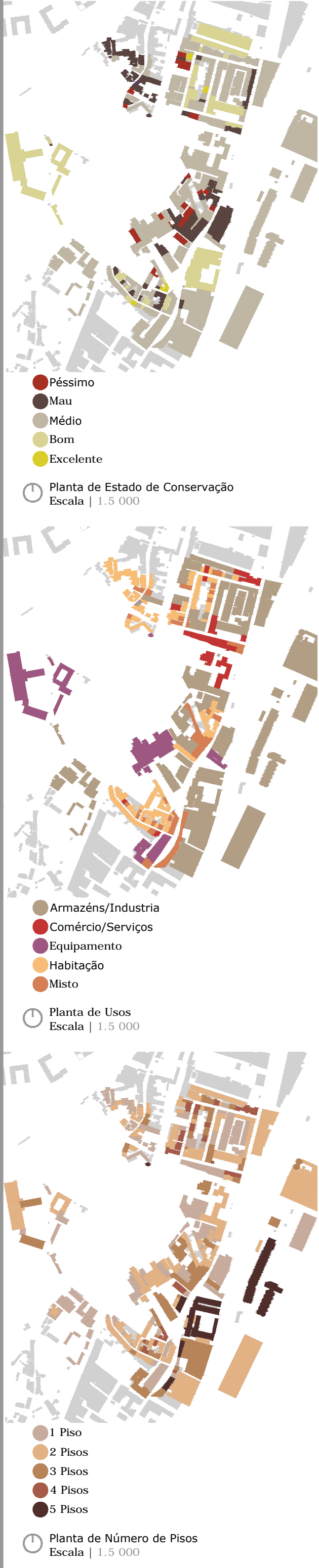
Planta de Enquadramento
Escala | 1:10 000





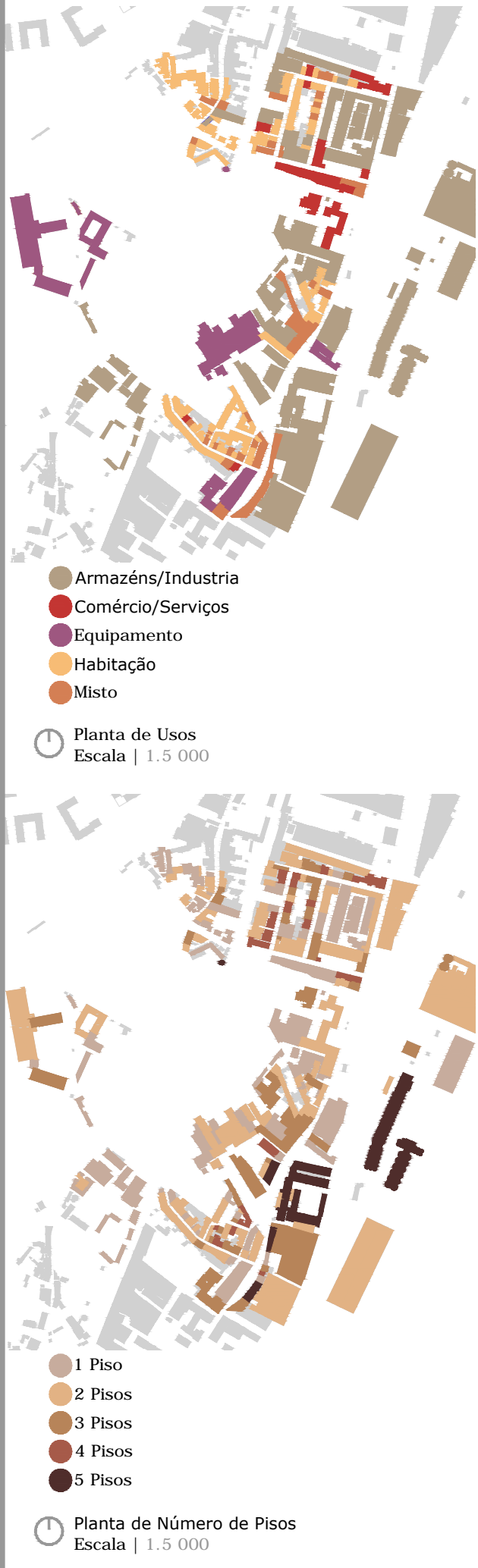
- Principais Ligações Existentes
- Ligações Propostas
- Património
- Limites actuais de Conventos/Palácios/Quintas
- PU Braço de Prata
- PP Matinha

Planta de Enquadramento
Escala | 1.5 000



- Péssimo
- Mau
- Médio
- Bom
- Excelente

Planta de Estado de Conservação
Escala | 1.5 000



- Armazéns/Industria
- Comércio/Serviços
- Equipamento
- Habitação
- Misto

Planta de Usos
Escala | 1.5 000



- 1 Piso
- 2 Pisos
- 3 Pisos
- 4 Pisos
- 5 Pisos

Planta de Número de Pisos
Escala | 1.5 000

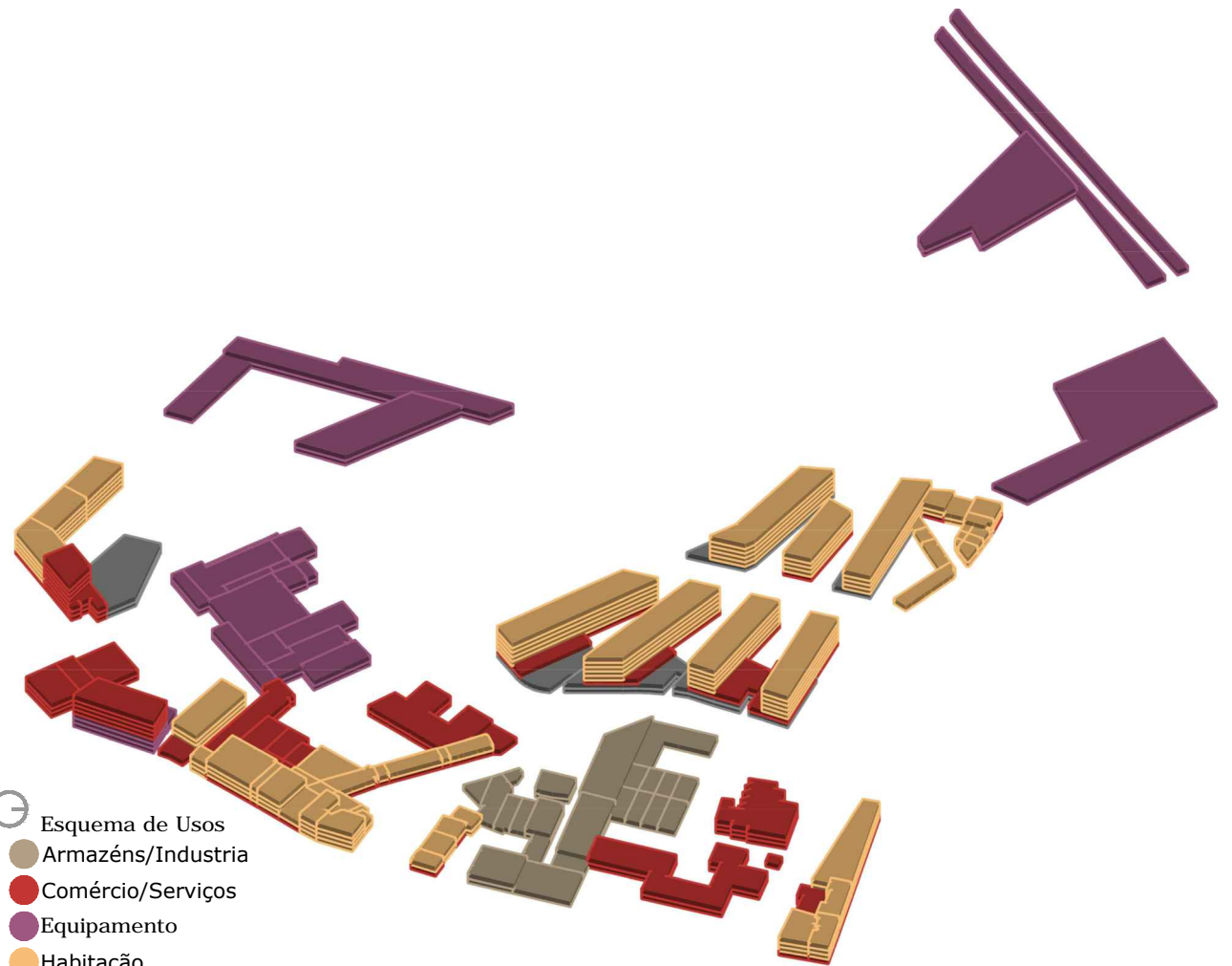
Permeabilidade no Espaço Urbano

Percursos como Meio de Articulação Local



Planta de Demolições
Escala | 1.5 000

- Edificado Envolvente
- Edificado Reabilitado
- Edificado Demolido



Esquema de Usos

- Armazéns/Industria
- Comércio/Serviços
- Equipamento
- Habitação
- Estacionamento Coberto

Uso	Área de Implantação (m²)	Área de Construção (m²)	Proprietário	Área de Terreno (m²)	Área de Terreno (%)	DAC (m²)	DCC (m²)	Compensação
Habitação	10 921	24 657	P1	6 096	2,9%	4 511	5 798	1 287
Comércio/Serviço	4 419	9 968	P2	19 069	9%	14 111	15 244	1 133
Equipamento	8 571	6 191	P3	78 385	37%	58 005	90 629	32 624
Ruína/Devoluto	9 292	16 715	P4	108 507	51,1%	80 295	45 142	-35 153
TOTAL:	33 203	57 531	TOTAL:	212 057	100%	156 922	156 813	-109

	Área (m²)	Valor/m2 (€)	Valor Total
Custos			
Infra-Estruturas	25527,02	150	3.829.053,00 €
Espaços Colectivos	83008,40	50	4.150.420,00 €
Equipamentos	12761,93	1000	12.761.930,00 €
Habitação	30421,57	850	25.858.334,50 €
Comércio/Serviços	15910,30	750	11.932.725,00 €
TOTAL:			58.532.462,50 €
Receitas			
Habitação	30421,60	1300	39.548.080,00 €
Comércio/Serviços	15910,30	1600	25.456.480,00 €
TOTAL:			65.004.560,00 €
SALDO:			6.472.097,50 €

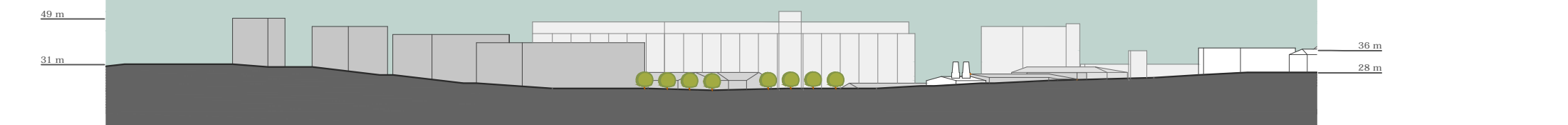


Planta Geral
Escala | 1.2 000

- Edificado Envolvente
- Edificado Reabilitado
- Edificado Proposto



Planta Geral
Escala | 1.1 000



Corte AA'
Escala | 1.1 000

Permeabilidade no Espaço Urbano

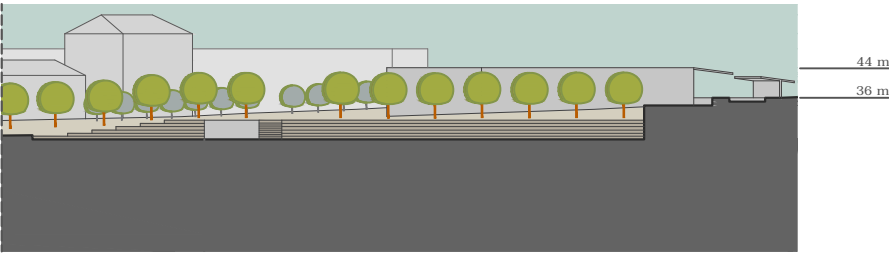
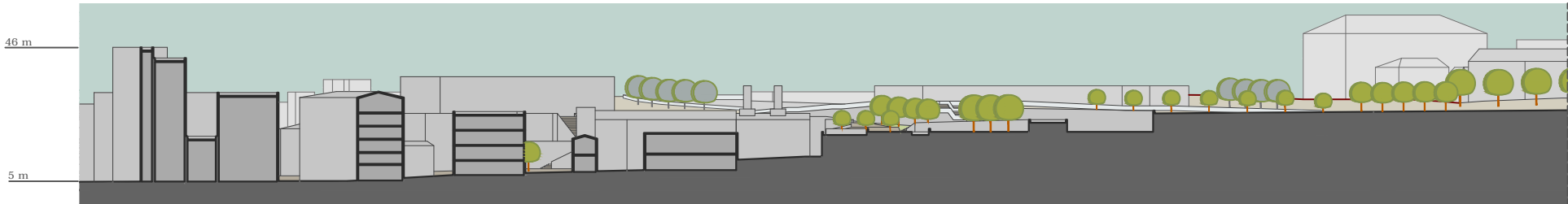
Andréia Inês Fernandes de Oliveira / 6324
Mestrado Integrado em Arquitectura com Especialização em Planeamento urbano e Territorial | Orientador: Professor Associado Doutor Pedro George | Co-orientador: Professor Auxiliar Doutor João Santos | 2012/13

Percursos de Articulação Local

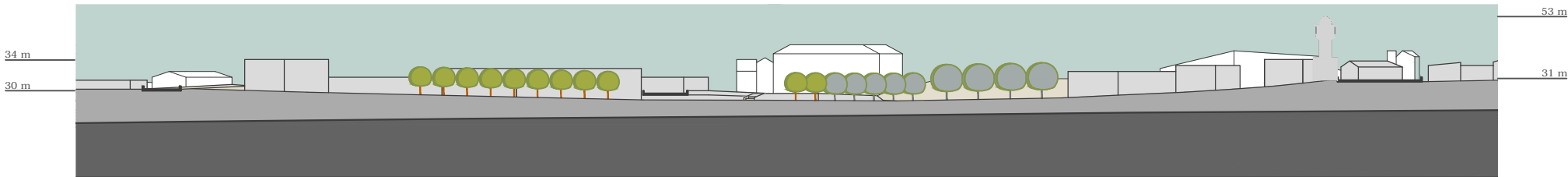
FA-UTL | Mestrado Integrado em Arquitectura com Especialização em Planeamento urbano e Territorial | Orientador: Professor Associado Doutor Pedro George | Co-orientador: Professor Auxiliar Doutor João Santos | 2012/13



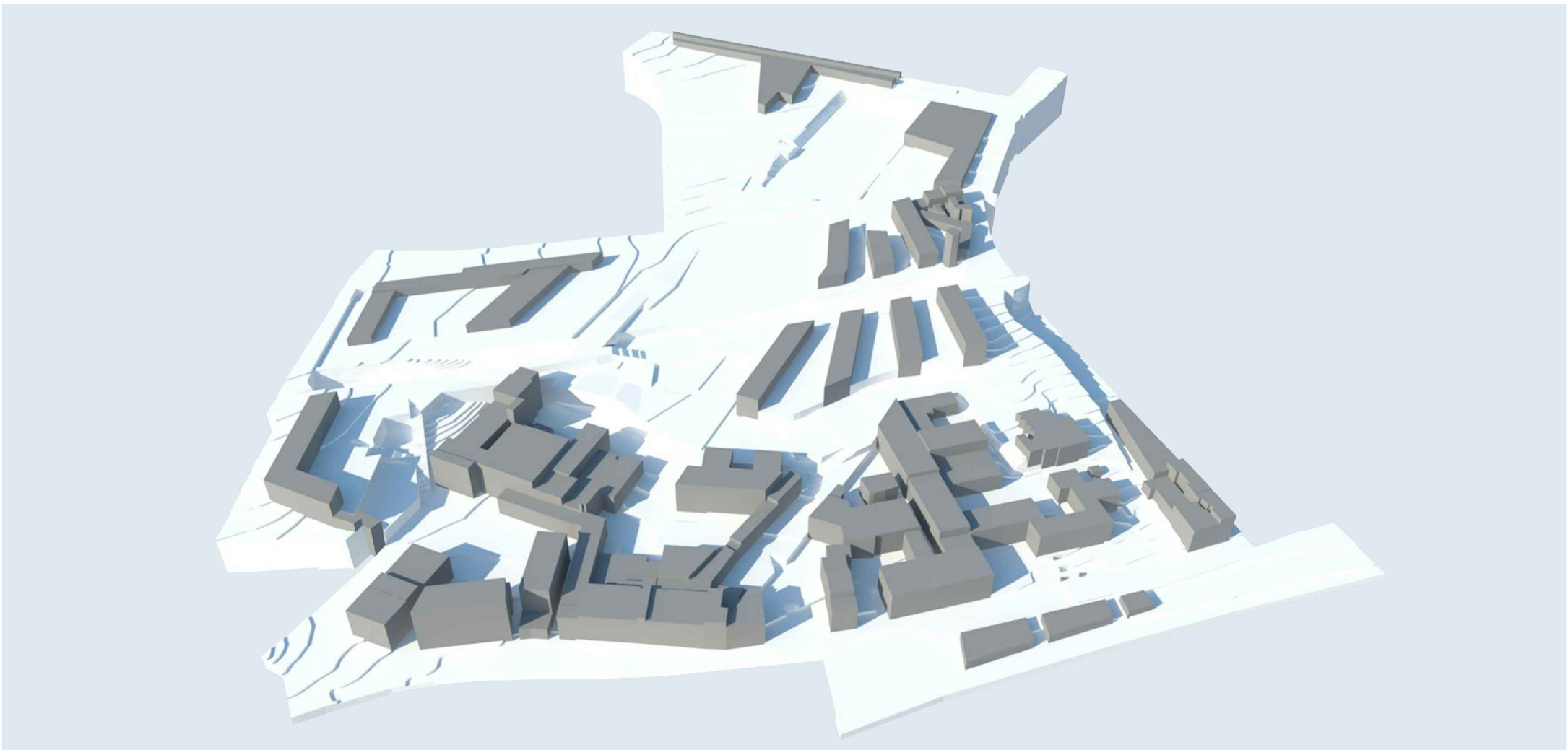
Perspectiva - Espaço Desportivo



Corte BB'
Escala | 1:1 000



Corte CC'
Escala | 1:1 000



Maqueta Digital



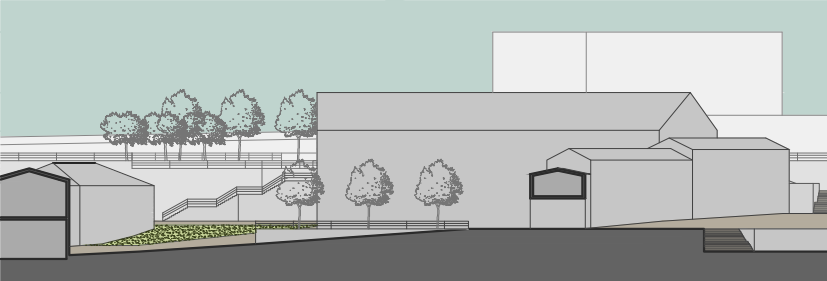
🕒 Planta Espaço Público
Escala | 1.500



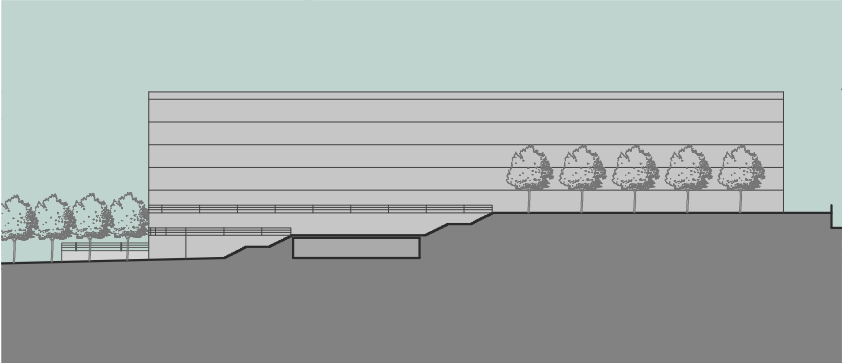
Perspectiva - Espaço Público, Convento do Beato



Perspectiva - Espaço Público, Convento do Beato



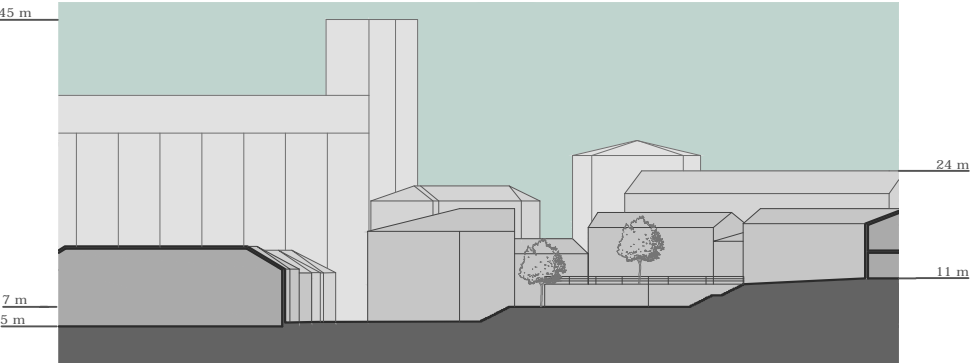
Corte DD'
Escala | 1.1 500



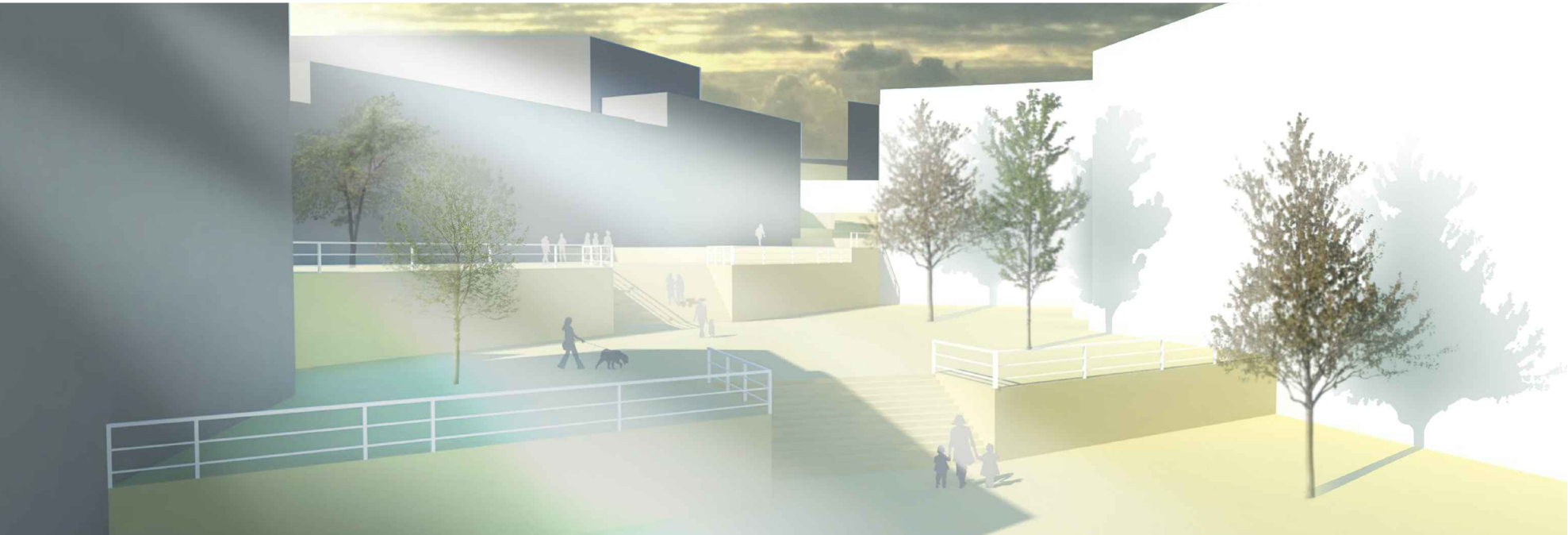
Corte EE'
Escala | 1.1 500



Corte FF'
Escala | 1.500



Corte GG'
Escala | 1.1 500



Perspectiva - Espaço Público, Pátio da Quintinha